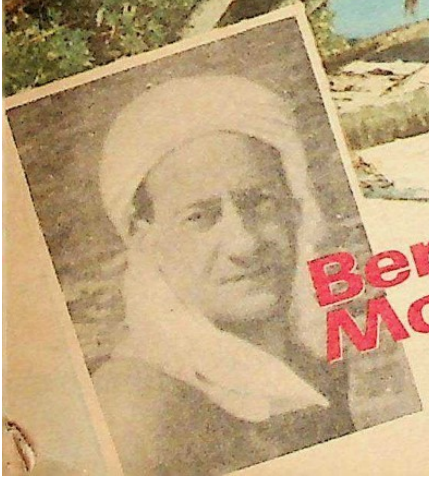
HOINAR PRIN MĂRILE SUDULUI



Bernard Moitessier

BERNARD MOITESSIER

HOINAR PRIN MĂRILE SUDULUI

Traducere de PAVEL POPESCU
Control de specialitate și glosar de căpitan-locotenent de marină (r) MIRCEA ROMANO

EDITURA MERIDIANE

BUCUREȘTI, 1983

Capitolul I

ÎN OCEANUL INDIAN

În acea zi, jurnalul de bord menționa data de 4 septembrie 1952. Ne aflam în cea de a optzeci și cincea zi de la plecarea din Singapore.

Spun „ne” pentru că eram doi: *Marie-Thérèse* și cu mine.

De fapt, o unică entitate, așa cum unică entitate sunt trupul și sufletul ce sălășluiește în el.

Această fuziune între om și navă s-a stabilit progresiv, în etape: la prima noastră întâlnire eram doar amorezat de superba joncă din golful Siam, cu formele ei pline și robuste, mirosind delicios a ulei de lemn, cu etrava țâșnind viguros ca să prelungească apoi cu grație curbura solidă a punții, de unde privirea putea cuprinde simultan cerul, orizontul…și tărâmurile de dincolo de el.

Dar pentru ca nava și omul să se contopească într-un tot unitar a fost nevoie, cred eu, de musonul din Oceanul Indian în care ne-am rătăcit plini de candoare, așa, ca dintr-o mică joacă, „să vedem și noi dacă-i adevărat”.

Și „era adevărat”: musonul nu se juca. Am înfruntat atunci acest infern de vânturi potrivnice, înaintând prin volte succesive, fără o clipă de răgaz, șase săptămâni de-a rândul. Căci acest muson a fost un coșmar pentru unitatea pe care apucasem s-o constituim; un coșmar în sânul căruia gândul că ar putea exista și altceva, altundeva, nici măcar nu se furișa prin minte.

A fost o veșnicie de vânturi potrivnice, alternând cu momente de calm plat, prea scurte însă pentru ca valurile să se domolească, totul sub un cer plumburiu de anotimp al ploilor de pe care fusese izgonită cea mai dragă divinitate a marinarului: Soarele.

La capătul primei noastre săptămâni în Oceanul Indian încetasem, pesemne, să mai fiu o ființă omenească; deveni sem, mai curând, un soi de animal acvatic, dirijat de instinct.

Căci, odată plasat în fața acestui meterez de vânturi, la ieșirea din strâmtoarea Malacca, inteligența n-ar mai fi slujit la nimic.

Nici ea, nici oricare din sentimentele care animă de obicei spiritul omenesc.

Și atunci, spiritul s-a dezbărat de tot ce, i-ar fi putut dăuna, știut fiind că ceea ce nu slujește la nimic, dăunează. În schimb, a răzbătut la suprafață acel instinct animalic ce sălășluiește în adâncurile fiecăruia dintre noi, ca să se dilate, să pună integral stăpânire pe entitatea „om-navă“ și să-i dea singurul ordin rațional în momentul acela: să reziste, să reziste orice s-ar întâmpla. Să se țină bine, fără a încerca să priceapă ceva: să țină etrava navei cât mai pe direcția vântului, cât mai în larg, departe de țărm și de stâncile lui. Și, mai ales, să trăiască în prezent, exclusiv în prezent, uitând cu desăvârșire tot restul.

Apoi, musonul a fost traversat. Cum și de ce, habar n-am, fiindcă odată atinsă zona alizeelor favorabile, animalul care încă mai domnea cu câteva zile în urmă a devenit inutil, deci nociv, și spiritul amorțit s-a redeșteptat.

Elementul uman și-a redobândit locul. Dar omul nu poate nici să judece, nici să înțeleagă animalul în care s-a întrupat timp de șase săptămâni. De altfel, nu mă mai interesa, deoarece scăpasem, iar musonul, acum în siajul nostru, aparținea unei alte ere.

Am părăsit micuța insulă Porto-Angska la 12 iunie. Era ultima noastră escala în strâmtoarea Malacca. De acolo, o navigație fără prea multe incidente ne-a condus până la intrarea în Oceanul Indian, atinsă pe data de 3 iulie.

A urmat apoi musonul (să nu mai pomenim de el!) și, în sfârșit, zona alizeelor, unde am ajuns în jurul datei de 12 august. Alizeul din Oceanul Indian...! Toate aceste vânturi poartă aceeași denumire, indiferent de ocean, dar se comportă adesea în mod diferit. Al meu era totuși un alizeu, în pofida toanelor sale schimbătoare și a valurilor confuze pe care le stârnea frecvent. Ce mai, un adevărat paradis comparat cu ceea ce îl precedase.

Din momentul atingerii vânturilor favorabile, *Marie-Thérèse* se îndreptă spre vest, către insulele Seychelles.

Drept instrumente de navigație posedam doar un compas și un sextant, cu alte cuvinte strictul necesar pentru a calcula latitudinea la amiază. Cât privește longitudinea, aceasta urma să fie estimată după poziția de acum două luni, întrucât nu existau

la bord nici cronometru și nici măcar un loch;
cu atât mai puțin un receptor pe baterii pentru captarea semnalelor orare, ceea ce mi-ar fi permis, la o adică, să utilizez ceasul deșteptător drept cronometru și să obțin astfel o longitudine cu o aproximație suficientă ca să ating insulele Seychelles, după ocolirea marelui banc Chagos situat între *Marie-Thérèse* și escala aleasă.

În lipsa mijloacelor cu care să calculez poziția exactă, speram să pot conta pe faimosul „fler“ al marinarului care se pricepe să descopere apropierea pământului după multiple semne: alge plutitoare, sporirea numărului peștilor zburători, o diferență abia perceptibilă în comportamentul mării, a cărei răsuflare obișnuită poate fi modificată de curenți; în sfârșit, prezența pe cer a „goeletelor albe“, mici păsări marine ce nu se depărtează mai mult de patruzeci de mile de țărm și despre care un prieten din Singapore, care petrecuse mult timp în diferitele insule ale Oceanului Indian, îmi vorbise îndelung.

Până una-alta, niciunul din aceste semne nu se arătase, sau poate că simțurile mele nu erau îndeajuns de ascuțite ca să le perceapă. Iar *Marie-Thérèse* își vedea de drum, săptămână după săptămână, cu echea fixată pe direcția vântului din pupa…

După calculul meu estimat, la amiaza zilei de 4 septembrie ne aflam la 500 sau 600 de mile est de Diego-Garcia, atolul cel mai sudic al arhipelagului Chagos.

Primul meu obiectiv era să trec la vreo zece mile nord de acest atol, înainte de a lua cap nord până la latitudinea insulei Mahe din arhipelagul Seychelles, ca apoi să virez în unghi drept și să navighez către vest în direcția Seychelles.

Depășind Diego-Garcia împins de „vântul casei” – alizeu suflând din sud-est în emisfera sudică – era exclus să-mi scape diferența de comportament a valurilor. Dar dacă estimările mele mă plasau la 500 sau 600 mile est de Diego-Garcia, instinctul îmi spunea: „Cască bine ochii, s-ar putea să fii mult mai aproape…”.

Mi-o spunea de trei zile.

Și, deși holbam cât puteam ochii, n-am remarcat niciun indiciu: nu tu alge, niciun număr sporit de pești și nici alte păsări

marine în afara faetonilor[1] și petrelilor[2] care mă însoțeau de la ieșirea din strâmtoarea Malacca.

Cit privește marea, comportamentul ei fusese dintotdeauna neregulat sub suflarea acestui alizeu bântuit de averse bruște.

Cine știe să deslușească marea când ea refuză să vorbească, când își așază pe față o mască impenetrabilă și ușor rânjitoare…?

Și totuși, nu sunt cu adevărat neliniștit, deși vocea aceea interioară insistă:

„Atenție, băiatule, atenție… !“

Curând soarele va asfinți. Arunc o privire circulară, mai cu seamă spre prova; nimic pe cer, nici măcar un goeland alb.

Apoi, mă duc să-mi fac obișnuitul repaos de noapte: o oră de somn, după care un tur pe punte și iarăși o aruncătură de ochi spre prova: nimic. Sau, mai exact, doar eterna mare, cu orizontul ei estompat dar vizibil când un talaz mai înalt decât semenii săi o saltă pe *Marie-Thérèse* pe creasta sa argintată de razele lunii pline, încă joase pe cer.

Pe punte, simt pe trupul meu gol dezmierdarea dulce a alizeului. De cinci zile tot suflă intens, fără prea multe averse, mânând, o dată cu nava mea, vălătuci mari de nori, separați prin întinse luminișuri senine în care ziua strălucește un soare fierbinte, iar noaptea sclipesc stelele.

Acest Infinit format din mare, vânt, nori, soare și stele va rămâne bunul nostru încă vreo câteva săptămâni, până-n momentul în care ancora se va agăța de fundul coralifer al unei lagune bordate de cocotieri a unei insule din arhipelagul Seychelles.

Răcoarea nopții începe să se facă simțită. O privire aruncată peste compas; capul e cel bun, l-am corectat la prânz, după ce-am calculat latitudinea care ne plasa la câteva mile mai la sud față de drumul trasat pe hartă: de opt zile se făcea simțit un curent din sud, destul de puternic, ce nu putea avea drept cauză devierea curentului ecuatorial de către marele banc al

---

[1] Faeton (Faeton-cu-coada-albă), pasăre palmipedă, aparținând familiei Phaelonidelor, care trăiește în zona mărilor tropicale. (N.T.)

[2] Petrei, pasăre palmipedă (Daption Capense) care trăiește în largul mării și care vine pe țărm doar ca să cuibărească. (N.T.)

arhipelagului Chagos.

O clipă de îndoială: să las cârma așa cum este, sau s-o împing cu un centimetru către babord, astfel încât să modific capul cu câteva grade spre nord?

Atenției mai binele este dușmanul binelui... Reglajul operat la prânz ar trebui să fie cel corect. și *Marie-Thérèse* își continuă drumul cu vântul dinapoia traversului, cu vela mare brațată până în sartul tribord, iar trinchetinul în axul navei.

Velierul acesta e mândria mea deoarece, din tot ce am citit, rezultă că doar *Spray-ul* lui Slocum[3] își menținea drumul cu cârma fixată pe direcția vântului din pupa și cu velatura de marș, fără să aibă nevoie de trinchetini gemeni.

Același lucru îl face, de câteva săptămâni, și *Marie-Thérèse* (firește, cu vela artimonului coborâtă). Să fie doar o chestie de șansă? Poate, dar asta nu mă împiedică să fiu mândru de vasul meu.

Luna își începuse lunecușul spre vest, când o bruscă înclinare a navei, de o extraordinară violență, m-a azvârlit în peretele tribord al cabinei.

Secunda următoare mă găsește pe punte, încleștat de arborele artimon ca să evit de a fi luat de tăvălugul lichid ce se rostogolește dinspre pupa spre prova, cu toată furia unui talaz ce ia cu asalt țărmul...

Marie-Thérèse se culcă și mai tare pe-o parte sub impactul acestui val care o târăște lateral peste reciful ascuns doar sub un metru de apă, la o distanță de numai jumătate de cablu[4] de atolul Diego-Garcia, în vreme ce mirosul fad al coralilor sfărâmați și al algelor urcă la suprafață.

Un al treilea talaz, de o forța cumplita, izbește din plin coca înclinată, într-un nour de apă pulverizată, înhățată și dusă imediat de vânt. Geamăt prelung al lemnului sfâșiat de coralii peste care e târâtă *Marie-Terese.* O, nava mea dragă, agonia îți va fi scurtă pe marea asta albă de spumă...

---

[3] Joshua Slocum, navigator solitar american care la bordul lui Spray, velier de 11,20 m, a întreprins între 1895—1898 înconjurul lumii pe mare. A pierit în naufragiu în 1909. (N.T.)

[4] Unitate de măsură navală, corespunzând la cca 93 m. (N.T.)

Alte câteva valuri furioase, apoi speranța renaște: *Marie-Therese* a fost împinsă până la vreo douăzeci de metri de bordura de corali. Violenta hulă din larg și-a mai pierdut din forță după prima izbitură de pereții verticali ai recifului.

Fundul coralian o cu vreo douăzeci de centimetri mai adânc și coca navei pare să sufere mai puțin decât la început…

După o jumătate de oră de talonări dure *Marie-Thérèse,* împinsă de hulă și în continuare culcată pe-o parte, ajunge chiar lângă plajă. Arunc peste bord și fundarisesc cele două ancore ca nava să nu riște să fie târâtă în larg de puternicul curent al refluxului. Curentul din sud…

Biata sa coca a suferit zguduiri mortale și ele nu s-au oprit… Apa a inundat fundul navei prin fisurile în calafat, îngreunând vasul care rezistă prin forța sa de inerție asaltului vălurilor.

Pentru cât timp însă?

Luna a coborât acum cu vreo zece grade spre vest. Dacă mareea n-a început încă să descrească, o va face în curând.

Pârâituri îndurerate ale întregii carene. Suferință a cocăi și suferință a omului ale cărui măruntaie se înnoadă la fiece țipăt al bordajului azvârlit contra necruțătorilor corali…

Safranul cârmei e rupt. Penele de lemn care înlocuiesc cuiele la cea mai mare parte a velierelor asiatice au căpătat joc. Apa a inundat și cabina…

Și refluxul ăsta care nu se mai pornește! Stăpâne al Cerului și al Mării, pornește-l odată; atunci, cu ajutorul tău și al locuitorilor din Diego-Garcia, o voi salva poate pe *Marie-Thérèse!*

În interiorul cocii nivelul apei e în creștere. Îndes la repezeala diverse bunuri într-o lădiță metalică, apoi cu destulă caznă o transport până la plajă și o ascund sub niște tufișuri; asta pentru cazul când niscaiva amatori de jaf ar descoperi-o pe *Marie-Thérèse* în timp ce mă voi afla pe uscat după ajutoare.

Încă două navete până la plajă ca să dosesc o valiză cu lenjerie, sextantul și subțirica mea salteluță cambodgiană.

Toate sunt leoarcă de apă, dar n-are importanță.

Refluxul nu pare să se manifeste, iar coca a și început să se disloce. Exceptând un miracol…

Am traversat centura de cocotieri a atolului și am dat peste poteca indicată de hartă. Apoi am pornit-o spre sud, alergând

sub razele lunii filtrate prin coroanele înalte ale copacilor.

Luna atinsese jumătatea cerului când acoperișurile din frunze de palmier s-au decupat în sfârșit pe fundalul clar al nopții, aliniindu-se pe marginea unei lagune limpezi, ireal de calme.

Darabană cu pumnii în prima ușă întâlnită; dinăuntru, căscături, oftaturi… Până la urmă, o bătrână negresă crapă ușa ca să mi-o trântească imediat în nas cu un „iqi“ îngrozit.

Să fi crezut că-s fantomă? Recunosc că, hirsut, cu părul vâlvoi, desculț, cu pieptul gol și pantalonii mei din piele maro…

Ușa colibei următoare se deschide, lăsând să apară un negru cât toate zilele pe care-l înșfac și-l trag pe nisipul alb scăldat de razele lunii. Pare beat cui și răspunde prin monosilabe, mai exact prin mormăituri, la întrebările pe care i le pun în engleză, italiană, spaniolă, vietnameză și malaeză; nu însă și în franceză: cum ar putea ști franțuzește?

Atrași de zgomot sau prevenită de bătrâna pe care tocmai o speriasem, apar încă doi negri, apoi alți trei. Figurile sunt simpatice, dar vocabularul meu e epuizat și nu le cunosc dialectul.

Din fericire există un limbaj internațional: acela al gesturilor și al imaginilor. Desenez așadar pe nisipul alb al curții un velier, și cu un gest care vrea să zică „Bum!“, plasez înaintea lui o bucățică de coral.

— Mi înțelege!

Am senzația că visez… Să fie cu putință? Dar nu, e vorba de o uluitoare coincidență!

— Ai înțeles?

— Siguro mi înțelege. Unde barca lovit mal?

Nu, n-am visat; negrii aceștia. Vorbesc franțuzește, sau cel puțin un limbaj derivat din franceză.

— Unde-i casa Șefului?

— vânt cu noi. Caza acolo. Unde barca lovit mal?

Întind brațul, arătând direcția exact opusă… e mai cuminte să fiu prudent și s-o scutesc pe *Marie-Thérèse de* vizita prematură a acestor bravi aborigeni care s-ar putea să fie și nițeluș hoțomani din când în când…

În câteva minute suntem în fața „mare caza“. E vorba de o locuință frumoasă și vastă înconjurată de o amplă verandă.

— Capitano, capitano! strigă negrii buluciți în fața gardului grădinii…

Din interior răzbat mugete furibunde și teribilul căpitan Lasnier își face în sfârșit apariția înarmat cu o bâtă, gata să zdrobească revolta, dacă e cumva vorba de așa ceva.

După primul moment de stupoare, iată-mă instalat într-un confortabil fotoliu din salon, în mână cu un pahar de coniac oferit de doamna Lasnier.

— Ai făcut bine indicându-le direcția opusă.. și acum, la drum!

Plecăm în jeep-ul Căpitanului[5] în căutarea lui *Marie-Thérèse* care însă, în pofida clarului de lună, rămâne de negăsit.

— Nu fi neliniștit; mareea e în descreștere, valurile nu mai bat plaja. În două ceasuri se va crăpa de ziuă și atunci vom, reveni cu un camion și toate brațele disponibile din sat ca să tragem velierul pe uscat, la adăpost de mare. După aceea, avem tot timpul să-l aducem până la țărmul lagunei și să ne ocupăm de reparații… Până atunci, socoate-te oaspetele nostru și nu-ți fă niciun fel de griji pentru masă și casă: vei locui în Casa Vizitatorilor și vei mânca la mine.

— Crezi într-adevăr, Căpitane, că va fi posibil să târâm greaua mea joncă de-a curmezișul atolului?

— Firește că da! Diego-Garcia numără peste 600 de locuitori. O sută de oameni vor putea face treaba asta fără greutate, dacă e nevoie cu ajutorul unei macarale pentru trecerile mai dificile. Iar dacă pe traseu ne împiedicăm de vreun cocotier… ei bine, îl doborâm! și nici în privința reparațiilor să nu-ți faci griji, puștiule: am trei dulgheri de marina care n-au obiceiul să tragă la aghioase când e vorba de treabă.

Iubite căpitane Lasnier, nu vei ști niciodată ce strălucire a dobândit luna după aceste cuvinte rostite de glasul dumitale posac, emanând atâta bunătate simplă și caldă.

Răsăritul de ziuă ne-a găsit în fața bancului de corali pe care zăcea vasul. Marea se retrăsese. Un gest scurt al bătrânului

[5] Căpitanul Lasnier e un veteran al „Marinei de lemn”. După vârsta de 60 de ani a părăsit marele velier pe care-l comanda ca să ocupe postul de administrator al unei companii mauritiene de exploatare a zăcămintelor de copră din Diego-Garcia. Un caracter abrupt, dintr-o bucală, dar cu o inimă de aur. (N.A.)

marinar i-a oprit pe cei care se și luaseră după mine pe plajă.

Marie-Thérèse era moartă. Chila dispăruse. Varangele, ca și întregul fund fuseseră pulverizate. Până și puntea, săltată de loviturile de berbece ale mării năpustindu-se în coca dislocata, prezenta o rană larg căscată.

Iar eu, eu plângeam cu obrazul lipit de etrava aceea superbă, acum lipsită de viață, dar mirosind încă divin a sare, ulei de lemn, a aventură.

Plângeam după amintirile mele, după cărțile mele, plângeam pierderea acestei lumi fără fruntarii făcută din vise și acțiune în care mă dizolvasem atât de integral încât, în acel moment, nu-mi închipuiam că ar putea exista și o alta.

Și, mai presus de toate, îmi plângeam nava.

Următoarea maree avea să o poarte cu sine pe oceanul fără recife al Paradisului Velierelor. După douăsprezece ore de la naufragiu, din *Marie-Thérèse* nu mai rămăsese nicio aducere aminte: nicio scândură, niciun panou, nici măcar un fragment din chilă. Curentul din sud înșfăcase totul.

Capitolul II
INSULA PRIETENIEI

Nu mă voi lansa în descrierea celor șase săptămâni petrecute

la Diego-Garcia. Îngăduiți-mi să păstrez numai pentru mine amintirea lor.

Bucuria, lipsa de griji și pacea pe care mi le-a oferit această ședere fac din ea, în pofida atât de recentei pierderi a navei, una din cele mai prețioase perioade din viața mea.

De altfel, cuvintele nici n-ar putea exprima, decât într-un mod extrem de sărăcăcios, sentimentele pe care le nutresc față de acești prieteni care, m-au primit pe atolul lor ca și cum aș fi fost un membru al propriei lor familii. Ar trebui ca cineva să trăiască printre mauritieni și seychellezi ca să poată sesiza pe de-a-ntregul sensul pe care-l capătă la ei cuvintele „familie" și „ospitalitate" și să-și dea seama în ce măsură e vană orice pretenție de a le traduce într-un limbaj european.

Două luni după naufragiu, corveta engleză *Loch-Glendhu.* în trecere pe la Diego-Garcia, mă debarca pe insula Mauritius.

O pagină se închidea peste trecut, un nou capitol începea…

M-am dus imediat să-l salut pe consulul Franței și să mă interesez la el despre perspectivele repatrierii pe una din navele companiei „Messageries Maritimes". Domnul Hector Paturau, aparținând uneia din marile familii mauritiene, nu-mi era cu desăvârșire necunoscut. Prietenii mei din Diego-Garcia mi-l descriseseră ca pe un bărbat de acțiune, energic, proprietar al unei insule bogate în guano aflată pe canalul Mozambic, mare cunoscător în materie de explorări și vânătoare submarină. După numai câteva minute de conversație pricepeam că acest consul al Franței, sobru în gesturi, dinamic, de o fermitate de caracter rară, era în același timp un om despre care, familiar, se spune că-i „de aur". În primul rând, m-a convins să nu părăsesc Mauritius înainte de a cunoaște bine această țară: „Credeți-mă, nu precipitați lucrurile. Veți avea timp berechet să plecați atunci când o sa vă vină cheful".

— Bine, dar… dar cum aș putea spera să-mi câștig traiul pe această insulă gata suprapopulată…?

— Nu vă faceți griji pentru asta. În clipa de față sunteți lefter, nu-i așa? Mă voi ocupa, deci, să vă depanez pentru viitorul imediat.

A doua zi, doamna Labat, rudă a consulului, îmi oferea ospitalitatea vastei sale case de la Curepipe.

Trăgându-se din vechea nobilime franceză, ca de altminteri mulți alți mauritieni, rafinată, firească și frumoasă, înconjurată de nepoți, această mare doamnă te duce cu gândul la epoca în care Franța avea timp să ofere lumii un chip împăcat și surâzător. E chipul pe care l-am întâlnit pretutindeni pe acest tărâm însorit, binecuvântat de zei, cu o climă împărătească, o geografie făcută numai din contraste, tărâm din care emană o bucurie și o plăcere de a trăi cum n-am întâlnit nicăieri altundeva.

Aici, totul e numai ordine și frumusețe,
Lux, calm, și voluptate...

Chemarea din *Invitație la voiaj* Baudelaire a simțit-o înainte sau după ce a cunoscut insula Mauritius? Cu siguranță că după! și chiar dacă mi s-ar aduce probă că nu-i așa, eu tot n-aș crede!

Curând aveam, să-i cunosc mai bine pe mauritieni, calitățile lor sufletești, extrema lor gentilețe înnăscută, acea fermecătoare indolența în care se scaldă viața întregii insule, neîmpiedicând în același timp ca treaba să fie făcută, finalizându-se în chip, firesc, fără grabă, fără acea supravoltare, adesea nefastă, care caracterizează în general țările „hiperactive“.

S-a vorbit nu o dată de „miracolul mauritian”, pentru că această veche Ile-de-France, devenită posesiune britanică în urma războaielor napoleoniene, a conservat intactă limba strămoșilor. Dar câți s-au gândit că „miracolul" rezidă și în uluitoarea capacitate de adaptare a acestei rădăcini franceze la condițiile oferite de solul în care s-a implantat și a climatului în care și-a dezvoltat mlădițele?

În scurt timp mi-am făcut prieteni. și chiar numeroși. În primul rând, Noël d’Unienville și Pierre de Sornay, rude ale familiilor Labat și Paturau.

Domnul d’Unienville, director al cotidianului „Le Cernéen", m-a sfătuit să țin câteva conferințe pe tema aventurii ce m-a adus la Chagos. Ar fi fost o modalitate rapidă de a mă pune provizoriu pe linia de plutire, până la găsirea unei îndeletniciri regulate, făcându-le totodată și plăcere mauritienilor. La rândul său, domnul Pierre de Sornay se va însărcina cu publicarea

subțirelului jurnal de bord pe care-l ținusem navigând prin Oceanul Indian. Vânzarea acestei broșurele, imprimată gratuit datorită generozității unui grup de amici, ar constitui la rându-i o mână de ajutor. Totul a decurs perfect, în ciuda nodului care mi se punea în gât la începutul fiecărei cozerii... Asistența era numeroasă și calda.

La scurt timp după aceea, Emile Labat, fiul cel mare al binefăcătoarei mele, m-a luat în primire,spunându-mi:

„Curepipe nu-i genul de loc care să ți se potrivească. E la zece mile de mare! Vino să te instalezi în cantonamentul[6] meu de la Riambello, pe țărmul sudic al insulei”.

A doua zi soseam la „Portul-marnă”. Ce denumire fermecătoare pentru o casă! și ce casă încântătoare! Pereții sunt făcuți din blocuri de corali suprapuse și fixate cu mortar.

Acoperișul inițial, din paie, a fost înlocuit în urma unui ciclon cumplit care a devastat insula cu câțiva ani în urmă, printr-o terasă rezistentă. Aici, în acest „Port-mamă” umbrit de arbori seculari, trăiesc Emile și nevastă-sa Amy, cumnata lui, Denise, și fiica ei, Marguerite-Blanche, o adorabilă sălbăticiune în vârstă de 12 ani, care aleargă desculță pe plajă și prin savană, se bate cu verii ei și înoată ca un pește. și tot aici mi-am dobândit eu o a doua familie.

Acum, urma să-mi găsesc și ceva de lucru. Mauritius este o țară eminamente agricolă. 90% din activitatea economică este centrată pe cultura trestiei de zahăr, prelucrarea ei și exportul zahărului. Urmează, dar la mare distanță, culturile destinate hranei generale, ceaiul și, în sfârșit, pescuitul pe marginea recifelor și a bancurilor coraliene situate în nordul insulei.

Agricultura nu mă tenta deloc. De altfel, suprapopularea făcea dificilă angajarea mea la o întreprindere de prelucrare a zahărului. În schimb, peștele abunda în zona pereților verticali ai recifelor, cu precădere în porțiunile de savana, vizitate doar arareori de vânătorii submarini, deoarece majoritatea „cantonamentelor” sunt construite în partea adăpostită de vânturi a insulei. Se știe că unii pești nu trag la momeală, așa că

[6] Pe insula Mauritius, caselor de vacanță li se spune „cantonament”, fie că-i vorba de o cabană din paiantă, sau de o vilă somptuoasă. Familia Labat locuia în permanență în „cantonament”. (N.A.)

pot prospera în liniște, atât ca număr, cât și ca dimensiuni... Ideea asta cu vânătoarea submarină nu-i plăcea însă deloc lui Emile: De acord, e plin de pești grozavi, dar e și înțesat de rechini. N-ai să găsești aproape niciunul în partea de nord a insulei, însă aici am prins eu, mari de tot, atât în larg, cât și la marginea recifelor. Ai face mai bine să fabrici mangal în curtea vărăriei[7] mele: mangalul se vinde foarte bine în momentul de față!“

A doua zi ne-am dus să livrăm varul la o întreprindere de prelucrare a trestiei de zahăr[8]. Iar după alte două, în curte era descărcat dintr-un camion un cazan de. Fier de trei metri înălțime și doi metri diametru; directorul exploatării, auzind de povestea cu mangalul, îmi oferea „cazanul ăsta vechi care îl stânjenea pentru că ocupa prea mult loc pe maidanul din spatele fabricii... !“ Ei da, sunt mulți oameni „de aur“ pe insula Mauritius!

Iată-mă devenit cărbunar. E simplu ca bună-ziua: umpli cazanul pe sus cu lemne și închizi bine capacul; după aceea, aprinzi focul sub el și sufli ca să-l ațâți. În prima zi tirajul e lăsat liber, a doua zi se reduce nițel, a treia zi se închide aproape complet. Când fumul devine albastru deschis, se astupă orificiul de la baza cazanului și aștepți cumințel, două zile, ca mangalul să se răcească; Apoi, nu rămâne decât să-l îndeși în saci și să iei operațiunea de la capăt.

Necazul cu această încântătoare îndeletnicire e că lemnul costă destul de scump, iar mangalul destul de ieftin. Așa stând lucrurile, „micile beneficii” sunt, ca proporții, modeste (asta ca să folosesc un eufemism). Pe de altă parte, e nițeluș cam plicticos să șezi pe fund uitându-te cum se răcește cuptorul. Sigur, anumite spirite logice ar fi putut, eventual, șopti cum că,

---

[7] Când nu se ocupă de undițele sale și de Chimere, vasul cu care iese la pescuit pentru propria-i plăcere, Emile fabrică var după un sistem personal, foarte ingenios: nisipul coralian este copt în interiorul unui cilindru ce se rotește în jurul axei sale. Nisipul este introdus într-un capăt al cilindrului, printr-un horn înalt, și iese prin celălalt, datorită rotirii continue, sub formă de var nestins. (N.A.)

[8] Varul este utilizat pentru epurarea zahărului în procesul de fabricație al acestuia. (N.A.)

procurându-mi trei-patru cuptoare în plus, aș fi avut cu ce să-mi umplu ziua. Da, dar... zero înmulțit cu trei sau patru dă tot zero (coeficientul zero reprezentând „beneficiile”)! în plus, nici nu voiam să reduc și mai mult prețul mangalului inundând savana cu marfa mea îndoielnică.

Ca urmare a acestor profunde cogitațiuni asupra legilor imuabile ale cererii și ofertei, am făcut un salt până la Port-Louis, capitala comercială a insulei, unde mi-am cumpărat, contra unor rupii autentice și sunătoare, o arbaletă „Champion” cu patru sandouri, o săgeată de rezervă, un cântar dintr-acelea cu cârlig și arc și indispensabilii ochelari. Labe nu, din motive de economie.

Apoi, un brav aborigen negru a fost angajat să sufle în foc (cine știe, poate că prețul mangalului va crește, iar cel al lemnului va scădea...?), iar eu, în vremea asta, o voi face pe omul amfibie printre pești-papagal, vârstați în toate culorile curcubeului, ce abundă acolo unde pereții abrupți și fremătând de viață ai recifelor capătă tentele albăstrii ale fundurilor coraliene când sunt mângâiate de razele filtrate prin apă ale soarelui tropical.

Auleo-o-o-o! Ce mai de-a peșteț O adevărată avere în mare. În trei zile echipamentul meu era amortizat. După o lună, mă socoteam să văd dacă voi cumpăra sau nu Renault-ul 4 CV., firește de ocazie, de care mă îndrăgostisem... În medie, scoteam zilnic 80 până la 100 de livre[9] de pește.

Recordul a fost de 145 livre într-o singură dimineață.

Prețul fiind de o rupie livra, contul meu din bancă se rotunjea!

— Poftim. Iată ziarul...

Drăgălașa infirmieră care m-a condus ieri în sala de operație îmi întinde „Le Cernéen“ din 23 ianuarie 1953, cu următorul text încadrat de ea:

„Se știe că Bernard Moitessier, navigatorul solitar care a poposit la noi după ce naufragiase la Chagos, este un adept fervent al sporturilor marine. Remarcabil înotător, el practică într-un mod poate cam temerar, dar cu rezultate uluitoare, vânătoarea submarină.

[9] Veche unitate de măsură franceză, ieșită practic din uz; corespunde cu cca 0,453 kg. (N.T.)

Ieri dimineață, vânând în zona savanei, a împușcat un pește care a scăpat însă din săgeată. Mirosul sângelui a atras un mic rechin în care dl. Moitessier a tras, nirnerindu-l.

Pe când se lupta să scoată răpitorul prins, a simțit că e înhățat, brusc, de un picior. Răsucindu-se, a văzut că agresorul e un rechin uriaș. Păstrându-și sângele rece, a pocnit monstrul cu patul-pistol al arbaletei, zbătându-se să iasă la suprafață. A izbutit să se desprindă și, ajutat de niște pescari, să urce la bordul pirogii acestora. Sângerând puternic, a fost dus neîntârziat la spitalul Souillac, unde i s-a acordat primul ajutor.

Ieri după-amiază, a fost operat la clinica Ferrière din Curepipe de doctorul Dufourmentel. Piciorul e sfârtecat, tendoanele secționate, dar sunt speranțe ca accidentul să nu aibă consecințe dramatice. Îl rugăm să accepte cordialele noastre urări de grabnică însănătoșire.“

Asta-i! Pielea mea de cotarlă a scăpat și de astă dată. Ce-i drept, cam scămoșată!

Mulțumesc, Gérard Dufourmentel. Dar m-au trecut ceva nădușeli!

Iată acum, în detaliu, relatarea acestei întâmplări.

Vânam la câteva sute de metri de țărm, pe un fund stâncos, la circa 8—12 metri adâncime. Masive aglomerări de corali surplombând mici defilee submarine constituiau decorul.

Vânasem de-acum vreo 80 de livre de pești, cam de 5 —6 livre bucata, pe care doi mateloți indigeni îi depuneau în piroga lor. Observând la un moment dat un mic rechin (aproximativ de 1,20 m lungime), atras de mirosul sângelui și mișcările dezordonate ale peștilor atinși de săgeată, m-am gândit să-l momesc cu un pește, ce încă se mai zbătea. Am desprins deci peștele din săgeată și i-am dat drumul în apă. Menținându-mă la scurtă distanță. Deși neîncrezător, micul rechin a venit totuși destul de aproape ca să pot trage și nimeri, cam de la doi metri depărtare de arbaletă, ceea ce e îndeajuns de mult[10]. Săgetat în

[10] Arbaleta pe care o foloseam era de tip „Champion" cu patru sandouri: robustețe, simplicitate, preț, modic și, practic, nici un fel de întreținere. Când tubul-suport din duraluminiu se învechea prea tare el putea fi înlocuit cu o simplă coadă de mătură, arbaleta continuând să plutească.

despicătura branhială, dar încă plin de vigoare, m-a tras aproape imediat spre fund; din rațiuni de comoditate și pentru că nu posedam mulinetă, lungimea șnurului de care era legată săgeata nu depășea 2,50 m. După numai câteva clipe de luptă, m-am trezit remorcat într-una din tranșeele acelea submarine, surplombate de mari blocuri coraliene, cărora în insula Mauritius li se spune *couline.* Atunci s-a rupt și șnurul, ros acolo unde se prinde de tambur, eliberând rechinașul care a șters-o.

În acel moment mă găseam într-o poziție oblică, având capul în jos, ținând cu ambele mâini arbaleta și bătând apa cu picioarele ca să frânez remorcarea. Îndată ce rechinul mi-a scăpat, am apucat arbaleta cu mâna dreaptă, la mijlocul ei, așa cum se procedează de obicei și am dat să ies la suprafață.

Atunci o durere violentă la piciorul drept și senzația că e zdrobit într-o menghină m-au făcut să pierd controlul asupra situației. N-am scăpat însă arbaleta din mână și, din fericire, mi-am redobândit imediat sângele rece. Un rechin de talia mea, poate ceva mai mare, mă înhățase de picior; dintr-un gest reflex, care poate m-a salvat de mai rău, l-am pocnit din răsputeri cu patul-pistol al arbaletei. Instantaneu mi-a dat drumul !

Mă aflam cam la 7—8 metri adâncime și mă căzneam să ajung cât mai repede la suprafață; rechinul, extrem de excitat, se învârtea în jurul meu, dar îi făceam mereu față, gata să ripostez, cum mă pricepeam mai bine, la un eventual atac.

E de notat că pornirile sale belicoase diminuau pe măsură ce mă apropiam de oglinda apoi, iar odată ajuns la suprafață, am putut străbate fără probleme cei 10 sau 15 metri care mă despărțeau de pirogă.

Cei care au citit *Vânătorile mele submarine* ale lui Hans Hass se vor întreba pesemne de ce n-am scos un strigăt ca să sperii rechinul. Este o metodă, uneori bună, pe care am folosit-o adesea cu *rezultate foarte variabile,* dar mi-era teamă că voi pierde din suflu și-mi păstram ca pe un ultim atu acest faimos „strigăt salvator”.

Dacă am întârziat asupra acestor detalii, am făcut-o ca să extrag din cele petrecute câteva concluzii practice, concluzii ce

---

(E ceea ce am făcut, mult mai târziu, când mă aflam pe insula Sfânta Elena.) (N.A.)

nu pot decurge decât din acte precise. Pe de altă parte, am expus aici un document, care, pentru a putea fi luat în considerație, nu trebuie să omită niciun amănunt de natură să contribuie la elucidarea reacțiilor rechinului într-o epocă în care vânătoarea submarină devine, în zona Tropicelor, tot mai extinsă.

Mi se pare oportună o scurtă digresiune în legătură cu modul de comportare firesc al rechinului în prezența unui vânător submarin. „Goggler"-ii – denumire dată scufundătorilor autonomi – care practică acest sport în mările tropicale au putut observa că, în pofida reputației sale tradiționale de „tub digestiv ambulant", rechinul este un pește relativ temător când e vorba de întâlnirea cu un înotător ce pare să se simtă în elementul său. Am constatat această reținere de nenumărate ori, și pe coasta Annamului, și în arhipelagul Annambas, între Indochina și Singapore și, în sfârșit, în apele de coastă, extrem de bogate în pește, ale insulei Mauritius, unde mi s-a întâmplat să număr până la șase rechini evoluând grațios sub mine, dar păstrând respectuoși distanța de câte ori încercam să mă apropii de ei. De fapt, rareori mi s-a întâmplat să mă apropii la mai puțin de trei sau patru metri de un rechin, acesta din urmă părând să încerce o spaimă reală față de ciudatul pește pe care-l reprezintă în ochii săi „goggler"-ul, ale cărui mișcări suple și firești par a fi acelea ale unui animal perfect adaptat la mediul acvatic.

N-am vorbit, până-n prezent, decât despre rechinul „pașnic", adică acela întâlnit în mod curent la începutul partidelor de pescuit submarin. Dar situația se poate modifica radical în cursul respectivei partide. Să presupunem că o bonită de 10 – 15 livre a fost atinsă de săgeată. E un pește care se apără cu înverșunare și sângerează abundent. Dacă unul sau mai mulți rechini se află prin preajmă, ei nu pot întârzia să apară, atrași de vibrațiile emise de peștele rănit. De regulă, însă, captura va fi adusă fără incidente până la ambarcația care staționează la suprafață. Dar dacă după câteva minute de vânătoare, prada continuă să fie abundenta, rechinul va deveni îndrăzneț și va smulge frecvent din săgeată peștele harponat. Temeritatea lui va merge crescendo, iar la un moment dat nu va mai cunoaște nicio opreliște. Din acea clipă rechinul poate deveni periculos dacă o

pradă ce i se pare a lui îi este disputată. Odată, într-o duminică, pescuiam în grup într-un istm din sudul insulei Mauritius, când rechinii au devenit într-atât de vindicativi, încât pentru a nu fi deposedați complet de capturile noastre eram obligați să înotăm chiar pe lângă pirogă. De îndată ce un pește era atins, pasam imediat arbaleta unui coechipier aflat în barcă; acesta scotea peștele din apă cu toată viteza, în timp ce restul înotătorilor se cățărau la rândul lor în ambarcație cu toată iuțeala. În ceea ce mă privește, preferam să mă îndepărtez cât mai repede de pirogă, lăsându-i pe ceilalți să încerce salvarea unei capturi încă problematice. Procedam așa ca să nu-i scap pe rechini din ochi, întrucât se pot întâmpla multe între momentul în care le pregătești să sari din apă în pirogă și acela când te afli în deplină siguranță pe fundul ei…

Deodată, un rechin căruia i se suflase de sub nas o pradă pe care aproape c-o înhățase făcu un viraj brusc și se năpusti spre mine. Abia am avut timp să scot un strigăt și să plesnesc violent apa cu palma, evitând astfel un posibil accident. Atunci am hotărât să ne întoarcem acasă, zona respectivă de coastă nemaioferind locuri propice pentru vânătoare.

Aș vrea să vorbesc și despre reacțiile unui grup de vreo 30 – 40 de rechini, pe care i-am putut studia de pe puntea navei militare britanice *Loch-Glendhu* navă ce m-a adus pe insula Mauritius după naufragiu: navigam peste marele banc Saya de Malha, la câteva sute de mile distanță de extremitatea nordică a Madagascarului, când comandantul a decis să profite de ocazie și să organizeze pentru echipaj un tir de antrenament cu grenade antisubmarine. Scopul acestui exercițiu era dublu: să-și antreneze oamenii și să obțină o cantitate de peste proaspăt, deosebit de abundent în zona bancurilor din Oceanul Indian. și dacă recolta de pește s-a dovedit, a fi mediocră, spectacolul rechinilor atrași de detunături nu era lipsit de interes.

În scurt, timp s-a pornit o adevărata întrecere care va prinde la cârlig și momeală primul rechin. Superb spectacol cel oferit de vreo treizeci de rechini înotând indolenți, cu o grație magnifica în jurul navei…

Brusc, schimbare de decor: unul din ei a mușcat din momeala și exista riscul să scape din cârlig. Două focuri de armă plesnesc

sec; sângele țâșnește din răni și se răspândește în marca învolburată de bătăile spasmodice ale cozii. În pofida acestor precauții, rechinul, prost acroșat, scapă, salutat în ultimul moment de un glonte bine plasat, exact în creștetul capului. Acum, întreaga bandă stârnită de sânge înoată rapid, cu schimbări nervoase de direcție. E prins și un al doilea care nu va mai scăpa, ciuruit de patru gloanțe de carabină.

Iarăși sânge… Alți trei mușcă din momeală, deși ceva mai devreme a fost nevoie de un bun sfert de ceas pentru ca primul să se decidă…

Mă voi opri aici eu amintirile și voi încerca să trag câteva concluzii practice, firește nu fără drept de apel, deoarece experiența mea se limitează doar la câteva observații.

Din toate cele spuse până acum, rezultă o evidență pe care îndrăznesc s-o afirm categoric: rechinul se comportă în două maniere distincte[11]: cât timp nu există sânge în apă, rămâne calm, temător, prudent, gata s-o șteargă când încerci o apropiere. Dacă însă a apărut sângele, atunci atenție! temeritatea celui mai calm dintre rechini va merge crescendo.

În asemenea cazuri, prudența recomandă schimbarea zonei de pescuit. Nu este deloc rezonabil să se rămână. Într-un loc în care au fost împușcați mulți pești, întrucât rechinul, atras de vibrațiile emise de peștele rănit, poate nimeri într-un mediu mult prea excitant pentru el, chiar dacă sângele, foarte diluat, rămâne, cromatic, invizibil.

Înainte de a încheia acest expozeu, iată câteva puncte ce merită a fi subliniate: în cartea sa intitulată *Rechinii,* căpitanul Young, pescar profesionist, relatează o experiență constând în vopsirea unui năvod în trei culori: o parte în alb, a doua în albastru, a treia în negru. Aproape toți rechinii care s-au prins au fost în partea albă sau bleu, niciunul în cea neagră.

Henry de Monfreid povestește în *Secretele Mării Roșii* — cel puțin așa-mi amintesc – că pescarii somalezi de perle își acoperă palmele și tălpile cu un unguent negricios, întrucât au observat că părțile mai deschise la culoare ale corpului atrag cel mai mult

[11] Exceptând câteva varietăți (printre care rechinul-tigru) care, potrivit unor numeroase mărturii, pot ataca la simpla vedere. Dar încercați să deosebiți la repezeală un rechin-tigru de un rechin-berbec ! (N.A.)

rechinii.

Același autor povestește că, odată, unul din mateloții săi, găsindu-se pe o stâncă, nu îndrăznea să revină înot la bord din pricina rechinilor care-și făcuseră apariția. Monfreid i-a lansat atunci o parâmă, recomandându-i să se strângă ghem în apă, știut fiind că, de regulă, rechinii mușcă părțile alungite ale corpului, brațele sau picioarele. Când matelotul a fost gata, întregul echipaj l-a tras rapid la bord (evident, fiind hulă, un velier de 10 – 15 t nu-și putea îngădui să acosteze lângă o stâncă).

Ca atare, un „goggler“ bine bronzat pare mai puțin expus unui eventual atac; în aceeași ordine de idei, e recomandabilă utilizarea labelor de cauciuc în apele infestate de rechini; dincolo de utilizarea lor propriu-zisă, au avantajul că, fiind de culoare închisă, tentația pentru rechin se diminuează.

În sfârșit, chiar dacă un rechin ar înhăța o asemenea labă, poate s-ar mulțumi doar cu extremitatea flexibilă, fără să apuce și piciorul… (amintiți-vă, în ziua accidentului vânam fără labe).

E de menționat că rechinul trage la momeală mai mult noaptea decât ziua. Tot noaptea preferă să se strecoare prin defileele submarine și să patruleze de-a lungul coastelor.

Pescarii din insula Mauritius, ca și cei din insulele Cargados-Carajos, unde, ulterior, am petrecut aproape un an, renunță adesea la pescuitul nocturn, deoarece atunci rechinii îi stânjenesc cel mai mult, năpustindu-se asupra peștilor prinși în cârlig.

S-ar părea deci că rechinul se hrănește, în principal, noaptea. În ceea ce mă privește, n-am văzut *niciodată* în cursul scufundărilor mele ca vreun rechin să atace peștii. Nici eu și nici careva dintre prietenii mei din insula Mauritius, dintre care mulți sunt vânători de mâna-întâi. (Nu mă refer la peștii răniți de săgeată.) Ca atare, dacă rechinul nu mănâncă ziua, înseamnă că o face altcândva… și nu eu voi fi acela care sa se amuze înotând noaptea în mările tropicale!

O ultimă remarcă: în insula Mauritius am fost atacat la o adâncime de șapte-opt metri. Câteva luni mai târziu, în timp ce pescuiam în grup în apele arhipelagului Cargados-Carajos, am fost pe punctul de a fi atacat, în timp ce căutam o săgeată

pierdută, la o adâncime de patru-cinci metri.

Un rechin a țișnit brusc de după un boschet de corali; acțiunea lui a fost într-atât de rapidă, încât Christian Couacaud, pe care-l rugasem să vegheze, nici n-a apucat să-l vadă.

În ziua aceea am trecut pe lângă catastrofă, cu toate că rechinul nu măsura mai mult de un metru cincizeci!

Ori, Cousteau povestește în *Lumea tăcerii* cum el și camarazii săi au crezut că le-a sunat ceasul din urmă într-o zi când, echipați doar cu aparatele lor de scufundare, reveneau înot la bordul navei aflată la ancoră în largul insulelor

Capului Verde; de îndată ce grupul lor încerca să se ridice la suprafață ca să facă semn celor de pe vas, cercul rechinilor se strângea imediat... dar cum plonjau, cum se simțeau într-o siguranță relativă.

În partea pe care o cunosc eu a Oceanului Indian, se întâmplă exact contrariul: la suprafață mă simt în siguranță, la adâncime, sensibil mai puțin. Așadar, comportamentul rechinilor poate varia de la o mare la alta, iar uneori, în aceleași ape, de la o zonă la alta, după cum rezultă din numeroasele observații făcute de Bernard Gorsky[12] și cui trei coechipieri ai săi.

Iată câteva din regulile pe care le aplic. Ceilalți n-au decât să gândească și să procedeze cum doresc:

1.Rechinul este un pește timid și nu atacă în timpul orelor luminoase ale zilei, cu excepția, poate, a unor specii rare. În general, îi este frică de om și rareori îl lasă sa se apropie.

2.Cel mai fricos dintre rechini poate deveni turbat dacă dă de

sânge în apă. Ori, peștii harponați sângerează aproape întotdeauna, iar în plus, vibrațiile emise de peștele care se zbate în vârful săgeții atrag în mod sigur rechinii. În asemenea cazuri, prudența recomandă schimbarea locului de vânătoare.

3.Rechinul se lasă „dus“ de atitudinea agresivă a înotătorului. Dar

[12] Bernard Gorsky, conducătorul expediției „Moana" (cunoscută publicului nostru din filmul cu același nume), însoțit de Pierre Pasquier, Roger Lesage și Serge Arnoux, a prospectat, timp de Irei ani marile calde ale Terrei, la bordul velierului „Moana“. (N.T.)

pentru asta, trebuie mai întâi să-l vezi. Așa stând lucrurile, păzea dacă apa e tulbure... în ceea ce mă privește, la Tropice refuz să intru în ape tulburi.

4.Rechinul se hrănește, în principal, noaptea. Tot atunci se

apropie de plajă si pătrunde prin defileurile submarine, în care ziua nu-l prea găsești. Atenție deci la băile nocturne în apele cu rechini, pentru că nu numai că n-o să-l vedeți venind, dar, mai e și ora lui de cină!

5.Rechinul manifestă o preferință evidenta pentru extremitățile,

mai deschise la culoare și mai alungite, ale corpului: brațe, picioare, palme, tălpi, lucru certificat de numeroase observații.

6.Chiar dacă cineva a fost mușcat, dezastrul nu este încă total:

respectivul trebuie să continue să blufeze. De altfel, nici nu-ți rămâne altceva de făcut. Dacă n-aș fi simulat gesturi agresive când rechinul acela turbat se învârtea în jurul meu, accidentul ar fi putut căpăta o turnură mult mai gravă.

7.Trebuie admis, odată pentru totdeauna, că rechinii n-au același

comportament, indiferent de zonă. Pe coastele mauritiene, de exemplu, și în arhipelagul Cargados-Carajos, accidentele sunt aproape necunoscute. În schimb, pe coastele Madagascarului, adică la numai câteva sute de mile distanță, rechinii sunt, așa cel puțin se spune, mult mai periculoși.

Pe de altă parte, am remarcat că în insulele. Mauritius și Cargados-Carajos rechinul are tendința să devină un pic prea curios atunci când te afli la fund, în vreme ce Cousteau notează contrariul (în largul Dakarului, dacă nu mă înșeală memoria).

8. În jurul rechinilor circulă o puzderie de istorii. Cei mai locvaci la

acest capitol sunt tocmai persoanele care n-au vârât măcar o dată un picior în apă... Pe insula Ascension, pe unde am trecut ulterior, înotul este interzis din pricină că rechinii sunt, se pare, feroci. Din informațiile culese de mine a rezultat însă că niciun accident n-a fost semnalat pe insulă. Am petrecut aici o săptămână, am înotat zilnic în jurul vasului și n-am văzut coadă

de rechin... ceea ce, la o adică, nu dovedește, firește, nimic. Dimpotrivă, de câte ori am venit pe coastele savanei, m-am găsit întotdeauna în prezenta a cel puțin unui rechin.

Adio, vânătoare submarină! cel puțin pentru o bună bucată de timp, deoarece piciorul meu tumefiat și dureros îmi va interzice, multe săptămâni de-aici încolo, utilizarea labelor de cauciuc. Adio, așijderi, dansul, crosul, îndelungatele marșuri... Voi șchiopăta până la sfârșitul zilelor mele. Oricum, e mai bine așa decât cu un picior artificial!

Dar hop! și totul se aranjează ca printr-o minune: la o lună după accident, umblam normal, puteam alerga ca altă dată și încălța înotătoarele. A rămas doar o cicatrice mare, în formă de semilună, pe laba piciorului...

Gérard Dufourmentel a făcut o treabă excelentă.

Și cum o minune nu vine niciodată singură, am fost angajat de compania „Raphaël-Fishing" ca să dirijez întreprinderea ei de pescuit și exploatare a guanoului din Saint-Brandon.

Grupul Saint-Brandon (sau Cargados-Carajos) răsare din ocean la 240 mile nord-est de insula Mauritius. E vorba de o duzină de insule coraliene și bancuri de nisip presărate de-a lungul unei linii în formă de semilună care se întinde pe o distanță de vreo douăzeci de mile la extremitatea sudică a marelui banc Nazareth. Nisipuri albe, corali țepoși, boschete pipernicite, broaște țestoase, miriade de păsări de mare, cocotieri și smochini sălbatici care au rezistat la cicloane, acesta este cadrul în care am trăit aproape un an o existență pasionată în tovărășia oamenilor și navelor mele: o duzină de veliere de 7 – 10 metri pentru pescuitul în zona, foarte bogată în pește, a bancului, și vreo treizeci de pirogi, înguste și rapide, aproape fără pescaj, destinate cabotajului.

Aproximativ o sută treizeci de pescari negri și vreo trei zeci de „sedentari" folosiți la exploatarea guanoului fosilizat, acesta era efectivul de pe Saint-Brandon. Nu tu femei, nu tu băuturici, nu tu cinema. și totuși, n-am văzut întreprindere condusă cu atâta luciditate și nici patroni atât de simpatici ca Louis Couacaud și Wilfrid Larchè, directorii companiei „Raphaël-Fishing", cu sediul social pe insula Mauritius.

Pe Saint-Brandon nu circulau nici banii: oamenii își cumpărau,

în cont, de la cooperativă ceea ce doreau, achitând apoi la lichidare. Problema furturilor era deci rezolvată, fără polițiști. În ceea ce privește regula de aur de a nu tolera pe insulă nici femei, nici alcool, ea evita nenumărate necazuri și suprasarcini inutile. Angajații petreceau aici șase-opt luni, muncind și făcând economii, atât și nimic mai mult. Totul mergea de minune. Odată expirat contractul, reveneau la Mauritius sau Rodriguez cu vaporul lui „Raphaël-Fishing”, care la întoarcere aducea un nou contingent. Simplu și eficace.

Misiunea mea viza două obiective: sporirea producției de pește sărat și reducerea timpului afectat, lună de lună, încărcării de guano. Mi-am consacrat întreaga energie unor sarcini care mă pasionau: reparația flotilei de pescuit; balizajul luminos al traseelor astfel încât pescarii să se poată înapoia și după asfințitul soarelui, perioadă optimă pentru pescuitul în larg; instalarea unor lumini vizibile de la zece mile distanță; organizarea metodică a încărcării cantităților de guano colectate, efectuată acum mai repede și numai cu jumătate din efectivul obișnuit, astfel ca pescuitului să-i poată fi repartizați cât mai mulți oameni.

Zece luni mai târziu, plafonul putea fi considerat atins… dar peștele sărat al companiei „Raphaël-Fishing“ devenea tot mai greu de vândut. Negustorii chinezi care, ani de-a rândul, luau cu asalt debarcaderele, acum strâmbau din nas; ceilalți, indienii stabiliți pe insula Mauritius, se apucaseră să importe peștele sărat din țara lor de origine și cei 250 000 de indieni localnici îl preferau pe acesta celui din Saint-Brandon.

Din punct de vedere pecuniar, șederea mea la Saint-Brandon m-a pus pe linia de plutire și… vechile mele vise, îndelung refulate, au început din nou să fluture prin fața ochilor ațintiți spre îndepărtata linie a orizontului…

Da, asta era! Eram în continuare contaminat de virusul mării în pofida zdravenelor lovituri pe care le încasasem odinioară…

Dacă *poți rămâne, rămâi.*
Dacă trebuie, pleacă!

Trebuia…

Chila, etrava și etamboul, dintr-un splendid lemn de mahon, au fost cumpărate de-a gata; ceva mai târziu, am achiziționat și panourile, pe care împreună cu dulgherul Rousseti ne-am apucat să le geluim sub un palmier uriaș, crescut pe malul unui râu, la câțiva kilometri de Port-Louis. Era un loc liniștit și umbros, la doi pași de apă și destul de aproape de capitală pentru ca multiplele demersuri indisolubil legate de construirea unei nave să nu fie îngreuiate. Prietenul meu Francis Lahausse de la Louvière mi-a oferit să împărțim garsoniera pe care o avea la Curepipe. Mă aducea cu mașina în fiecare dimineață și mă culegea seara, nu înainte de a ne da o mână de ajutor. Jean Galea, proprietarul terenului pe care o construiam pe *Marie-Thérèse II* și al magnificului slup *Liberty,* ancorat în imediata apropiere, sosea și el aproape în fiece zi ca să verifice ecloziunea viitorului meu vas. Excelent marinar, extrem de dotat pentru improvizațiile de calitate, sugestiile și ajutorul său mi-au fost prețioase, iar vizitele deosebit de plăcute.

O dificultate majoră s-a manifestat de la bun început: piesele curbe din lemn destinate coastelor navei erau aproape de negăsit. Dar insula Mauritius este un pământ al miracolelor sau, mai degrabă, o insulă populată de oameni admirabili: prietenii mei de la New-Mauritius-Dock au descoperit sub o stiva de tot soiul de vechituri trei nervuri minunate din lemnul arborelui de pâine; tot ei au tratat cu proprietarul care mi le-a cedat la prețul de cumpărare… vechi de acum zece ani. Adică, pe o nimica toată! Marcel de Nanclas mi-a oferit o magnifică grindă din lemn de teck… în aceleași condiții! în materie de schelet, aveam fot ce-mi trebuie.

Construcția a început prin așezarea chilei, lungi și rectilinii, pe doi bulumaci paraleli. Au urmat etrava și etamboul care i-au fost fixate, prinse în baloane și menținute în poziție verticală cu ajutorul unor pari înfipți în pământ și bătuți în cuie la cele două extremități ale viitoarei nave. Rămâneau acum de montat coastele ca să obținem șarpanta. Procedeul utilizat a fost cel „asiatic”: am desenat osatura de bază în mărime naturală, apoi am decupat-o (pardon, de decupat a decupat-o Rousseti). După aceea, am trecut la probe: „Depărteaz-o un picuț, Rousseti!… Nu, prea mult. Mai închide-o puțin… Nu, nu așa, e un velier, nu o

vedetă rapidă! Așa! Perfect! Nu mișca, sosesc!" și sărind peste tufișuri, mă repezeam să prind în cuie grinda transversală care urma să mențină ecartamentul dorit până la terminarea construcției. Apoi am decupat varanga, am prins-o în șuruburi da această primă coastă și totul a fost fixat cu buloane de chilă.

Au urmat alte două coaste, aproape identice cu o curbură nițel mai închisă, care au fost trasate, decupate, fixate de varangele respective și înțepenite de chilă la 60 de centimetri în fața și în spatele osaturii de bază.

Acest ansamblu – trei coaste, chila, etrava, etamboul — dădeau de pe acum o vagă idee asupra formei viitoarei nave. Au urmat filele salvatoare: lamele subțiri din lemn au fost prinse în cuie, din douăzeci în douăzeci de centimetri de coasta centrală și apoi repliate spre etravă și etambou, unde au fost fixate cu ajutorul cuișoarelor. Acum contururile deveneau mai clare.

Restul zilei mi l-am petrecut modelând forma definitivă, folosind în acest scop capete de sfoară și bucățele de lemn: sforile serveau la alungirea formelor, în timp ce lemnișoarele la împinsul filei către exterior, acolo unde curbura cocii urma să fie mai accentuată. Mai, mai să-l căpiez de tot pe bietul Rousseti! Nici tu masă de prânz, nici tu o micuță siestă, nici tu măcar ceaiul cu lapte pe care-l fierbeam de regulă într-o cutie de conserve goală pe un foc de talaș. Eu, în schimb, jubilam. Vasul meu căpăta formă. Apoi, totul a fost încheiat dintr-un singur șvung, de la opt dimineața la patru după-amiază. Zei ai Cerului și-ai Mării, ce splendid velier veți legăna într-o bună zi!

Când, pe seară, Francis Lahausse și Jean Galea au venit să mă ia, m-au găsit instalat pe o buturugă cu privirea topită a unei mămici care-și mângâia din ochi odrasla, a opta Minune a Lumii…

Marie-Thérèse II se născuse.

Următoarele coaste au fost trasate cu ajutorul unei răngi de fier cornier, cu un diametru de 6 mm, curbată în interiorul cocii pe locul fiecăreia din viitoarele coaste. Imediat ce era trasată, decupam coasta, verificam dacă se așază bine, o prindeam în șuruburi de varanga respectivă și o fixam definitiv de chilă. Am pornit treaba de la partea centrală spre pupa, apoi de la centru

spre etravă. Procedând astfel, aveam posibilitatea să rectificăm pe loc „micile surprize” inerente unei metode atât de empirice, nu lipsite de numeroase tatonări și câteva crize de furie... Din fericire, Rousseti avea caracter bun!

Trei luni după așezarea chilei, toate coastele erau la locul lor, așa că cei opt stringheri au putut fi instalați; erau enormi (10cm / 4cm). Au urmat traversele de punte, constituite fiecare din două scânduri prinse între ele și arcuite astfel încât puntea să fie cât mai curbată. Poate că unii se vor mira de această idee de a utiliza scânduri în locul tradiționalelor piese din lemn curbat destinate traverselor de punte. Explicația e următoarea: piesele curbate costă foarte scump pe insula Mauritius (ca de altminteri pretutindeni) și în plus, sunt rare. Traversele mele de punte erau de o soliditate fără moarte, întrucât doar partea lor exterioară era arcuită, în timp ce suprafața interioară rămânea dreaptă.

Șarpanta fiind acum terminată, ne-am apucat de bordajul cocii. Sărmanul Rousseti, a cărui experiență se limita la construcția de pirogi și mici ambarcații de pescuit, cu pescaj redus, simțea cum i se încurcă mințile și cum îl lasă puterile (ceea ce era mai grav). Adevărul e că nu-i o joacă de copil sa faci bordajul cocii unui velier care măsoară 3,14 m în lărgime și 8,36 m lungime, cât totaliza *Marie-Thérèse II...*

După două luni de strădanii, treaba era încheiată, cu niște improvizații să-i facă pe specialiști să urle!

A urmat apoi așezarea nervurilor curbate intermediare din lemn de goyavier[13], un lemn extrem de solid, extrem de suplu, foarte dur, cu fibra compactă, care se lasă curbat la rece, dar în care nu poate intra niciun cui de pe lume, fără să fi fost sfredelită, în prealabil, gaura. Două săptămâni de trudă și cu asta, basta.

Trebuia să-i dam zor deoarece contul meu din bancă se sfrijea și mai abitir decât Rousseti. Alte două săptămâni ca să isprăvim puntea si ruful. Au urmat cârma, enormă, cu armaturile sale din fier forjat, groase de 12 mm și fixate prin balamale de cocă, apoi port sarturile, piciorul etravei, arborada, etc... Eram aproape complet pe drojdie și n-aș fi putut niciodată s-o scot la capăt fără

[13] Arbore din familia *Mirtaceelor*, răspândit în țările calde, reputat pentru calitățile masei lemnoase și savoarea fructelor sale. (N.T.)

ajutorul neprețuit al prietenilor, pe care nu-i pot cita, fiind atât de mulți.

Și, în sfârșit, miracolul: Louis Larcher, proprietarul unor plantații de trestie de zahăr și al unei fabrici de zahăr, m-a întrebat într-o zi care-i greutatea chilei…

— N-am să am decât lest interior. Dacă-l fixez cum trebuie, n-o să clintească nimic în caz de răsturnare. (Exemplele citate de Jean Merrien mi-au confirmat convingerea că niciun velier mic nu se poate pretinde „nerăsturnabil“. Revii sau nu revii la poziția normală, asta-i toată problema.)

— și crezi că nava dumitale se va redresa de una singură, fără ajutorul unui lest exterior?

— Sunt aproape sigur și oricum n-am altă alegere.

— Aproape sigur… dar nu de tot, nu-i așa? Acum ascultă-mă în liniște și n-o face pe idiotul: depune chiar de mâine la biroul meu un crochiu la scară, cu toate cotele, al chilei din fontă la care visezi. Ți-o fac cadou. Iar dacă refuzi, capeți niște șuturi în fund!

O săptămână mai târziu, un camion îmi aducea chila, cântărind 400 de kilograme… Prin gestul său superb, Louis Larcher avea, probabil, să-mi salveze viața, așa cum se va vedea mai încolo.

După nouă luni de la intrarea ei în șantier, *Marie-Thérèse II* făcea prima sa baie, fiind remorcată până la liniștitul bazin de la New-Mauritius-Dock din Port-Louis: acolo am montat arborii și am creat-o ca ketch cu vele aurice, ajutat de bravul Caspierre, pânzarul docului. Pânza velelor și parâmelor mi-au fost cedate la preț, de fabrică de Wilfrid Larché și Louis Couacaud, foștii mei patroni de la „Raphael-Fishing“.

Cum poate fi desenată velatura unei nave? Cei mai mulți preferă să-l lase pe arhitect să-și pună aceasta întrebare. Într-un sens, au dreptate. În ceea ce mă privește, iată cum am rezolvat problema în cazul lui *Snark, Marie-Thérèse* și *Marie-Thérèse II:* întâi un crochiu al navei, pe cât posibil, la scară. Apoi sunt desenate velele, urmărindu-se ca centrul velic să cadă în partea anterioară a centrului carenei. După ce velele au fost croite, cusute și bordate, se pleacă într-un mic tur de probă. Cu această ocazie, îți dai seama dacă nava e prea ardentă sau prea moale. E

ca la risică: moneda nu rămâne niciodată pe cant!

Dacă nava se dovedește prea ardentă, e de ajuns să fie redusă vela artimonului înfășurând-o pe ghiul ei până se obține echilibrul sub vele. La întoarcerea la ancoră, vela artimonului poate fi rectificată sau, ca să n-o micșorăm, se poate fie instala un bompres cu un foc suplimentar, fie lungii bompresul existent pentru a deplasa focul spre exterior.

Dacă nava s-a dovedit a fi prea moale, trebuie mărită suprafața velei artimon sau scurtat bompresul, în cazul că el există. În fine, se mai poate reduce suprafața trinchetinului.

Cam multă muncă? Nu-i chiar așa. și în plus, e îndeajuns de distractiv. Din păcate, economiile mele se topiseră de tot, fapt care mă lăsa înaintea a două posibilități: să-mi găsesc un serviciu pe insula Mauritius sau să pornesc imediat către Africa de Sud în căutarea unui *job.* Eram însă prea rudimentar echipat ca s-o iau așa din loc, aproape fără provizii, fără schimburi, fără ancore și lanțuri de rezervă, cu un singur rând de vele, cu un sextant și un cronometru de împrumut, fără... Evident, aș fi sfârșit prin a atinge Durbanul ori Lourenço Marques, dar nu-i totul să ajungi într-un port, mai trebuie să și poți rămâne acolo fără riscul de a muri de foame în cazul în care găsirea unei slujbe s-ar dovedi dificilă.

Sigur, pe insula Mauritius mi-aș fi găsit de lucru, dar asta nu-mi rezolva problema. De angajat mă putea angaja doar o exploatare a trestiei de zahăr ori, în acest caz, însemna să trăiesc departe de nava mea, fără putința de a lucra la ea în mod regulat (o navă nu-i niciodată, pe deplin terminată).

Insula Mauritius este însă un pământ al miracolelor. Am spus-o de o sută de ori și o repet!

D. Calabreze, consulul Franței care-i succedase lui Hector Paturau, tocmai pleca în concediu luând-o cu sine în Metropolă pe fiică-sa Marcelle, secretară la consulat. Locul era deci vacant și Fernand Saugon, noul consul, m-a angajat de cum a venit, pe postul de secretar auxiliar. Iată-mă devenit „domnul șef de cabinet", la doi pași de nava mea, unde puteam să viețuiesc în permanență (exceptând, firește, orele de biroul).

Un an petrecut în această slujbă, foarte interesantă, sub ordinele unui om extrem de plăcut care a fost pentru mine și un

prieten și un șef, mi-a îngăduit să completez trusoul lui *Marie-Thérèse II.* Iar amicii mei au fost admirabili.

Fără ei, vasul n-ar fi putut părăsi niciodată insula în condiții atât de bune.

Frecvente plimbări în jurul insulei, iar apoi o călătorie până la La Réunion în tovărășia lui Francis Lahausse mi-au oferit prilejul unor interesante observații asupra greementului; artimonul auric a fost înlocuit cu o velă bermudiană, mai maniabilă (operațiune bine venită, întrucât *Marie-Thérèse II* s-a arătat a fi prea ardentă, iar eu nici nu voiam să aud de alt bompres). Ajutat de prietenii mei din doc, m-am apucat să instalez două timone: una în fața cockpitului, cealaltă în interiorul cabinei, aceasta din urmă dovedindu-se de o mare utilitate, atât pe vreme frumoasă, cât și pe timp urât.

I-am predat, respectuos, consulului Franței „însemnele" atribuțiilor mele și am terminat achiziționarea proviziilor, completate de darurile prietenilor.

Ultimele trei zile le-am rezervat ca să le petrec la Riambelle. Adio, scumpă familie adoptivă. Gândul meu va reveni adesea printre voi ca să regăsească acea căldură dulce și prețioasă pe care o degajă „Portul-mamă".

Capitolul III

ÎNTRE INSULA MAURITIUS și DURBAN: 1550 MILE

La 2 noiembrie 1955 am ridicat pânzele pentru această primă etapă; am făcut-o cu inima strânsă, pentru că nu te desparți fură tristețe, după o ședere de trei ani, de o insulă atât de minunată în care numeri atât de mulți prieteni buni. Dar acesta-i tributul navigatorului și zicala o spune prea bine: mâna prietenului n-apucă să se încălzească între ale tale. E drept, în cazul insulei Mauritius conserv în mine căldura a numeroase mâini prietene.

Alizeul s-a stabilizat și sunt acaparat de adaptarea la viața de marinar. Trebuie făcută nițică ordine la bord. Treabă simplă, e de ajuns să îndes tot ce prisosește în dulapurile care ocupă cele două laturi ale cabinei. Rânduială de ochii soacrei, firește, dar acum mă descurc mai lesne.

Urmează apoi operațiunea delicată a reglării cârmei pentru vântul din pupa. Îmi ia mult timp și nici nu mă satisface pe de-a-ntregul, fiindcă n-am putut să-mi ofer vele trinchetin gemene. Vela mare este întinsă la babord, în timp ce trinchetinul, menținut la tribord cu un tangon (prea scurt, n-apuci niciodată să faci totul înaintea primei plecări), echilibrează cât de cât presiunea vântului asupra velei mari. Bineînțeles, vela artimon este coborâtă astfel încât centrul de presiune a vântului se situează cât mai spre prova.

Rezultatul obținut e îndeajuns de corect în cazul unui vânt moderat (maximum tăria 4), pentru că în atare situație marea nu-i prea agitată. Vremea s-a menținut frumoasă timp de zece

zile până când am atins capul sudic al Madagascarului, pe care l-am ocolit cam la vreo sută de mile; în zona asta timpul e adesea închis și am preferat să păstrez distanțele.

În canalul Mozambic, vremea se strică instantaneu; vânt puternic din sud-est și hulă zdravănă. Vasul nu-și mai păstrează capul cu cârma legată. Cu marea asta agitată, vântul din pupa impune să exercitată de roata timonei care-i din alamă[14].

Etapele, parcurse în timpul zilei sunt excelente, dar noaptea trebuie să pun nava la capă, căci nu-s de fier... dar din pricina asta resursele mele se cam resimt. Nimic nu mă face să turbez mai tare decât să nu pot profita de un vânt prielnic,

Va trebui să veghez ca lucrurile să se schimbe odată ajuns la Durban.

Sigur, navigația este o încântare, dar mai trebuie să profiți de pe urma ei, să ai timp să citești, să visezi, să bucătărești sau să nu faci nimic, fără să fii pironit cu ochii la compas.

Fată bună, *Marie-Thérèse II* consimte să-și mențină capul câteva bune minute în șir, dar asta nu-mi îngăduie relaxarea completă pe care o voi cunoaște începând cu Durbanul și, mai ales, după escala de la Cape Town, de unde voi pleca ca un adevărat mire cu zestre. Să revenim însă la canalul Mozambic.

După trei zile de asemenea navigație nițeluș cam „igrasioasă“, timpul urât cedează locul calmului plat. El va dura două zile. La început, ruliul este îngrozitor și nu îndrăznesc să-l amortizez strângând vântul cu vela mare din cauza serioasei frecări a furcii de catarg (nicio problemă cu artimonul bermudian). Încerc atunci un sistem care se dovedește excelent: ancora de furtună este filată la babord și legată de inelul cel mai dinspre pupa al arborelui mare, căruia îi strâng întinzătorul pentru ca tracțiunile exercitate în jos să nu provoace deteriorarea garniturilor metalice. Apoi, las să cadă o greutate de 20 kg în ancora de furtună, ceea ce o face să rămână suspendată la o adâncime de 1,50 m, cu deschizătura cea mare orientată în sus. Efectul e imediat: ruliul diminuează cu 50% și sunt convins că dacă aș avea o ancoră de furtună instalată în același mod și la tribord, ruliul ar fi fost aproape complet anihilat. Din nefericire, ancora

[14] Ulterior, roata din alamă a fost cromată și mâinile mele n-au mai avut de ce să se plângă, acțiunea electrochimică încetând complet. (N.A.)

mea de furtună, confecționată pe improvizație și din materiale "reciclate", se pierde în timpul nopții. Mamă, mamă, ce ruliu.... Între timp, curentul mă împinge inexorabil către sud cu o viteză medie de 30 de mile pe zi...

Dacă acest calm plat va dura prea mult mă voi trezi dus la sud de latitudinea Durbanului și voi nimeri în curentul Acelor, care se deplasează cu o viteză între 50 și 100 de mile pe zi, în funcție de perioadă și de propriile-i hachițe.

Iată însă că vântul revine din sud-est, aducând cu sine ploaia și hula. Păstrez câteva zile direcția nord-vest ca să mă mențin „în amonte" față de Durban. Observarea soarelui este dificilă, uneori imposibilă și adesea punctul estimat îl înlocuiește pe cel astronomic. Nu-mi fac însă griji pentru moment căci mai am niscaiva mile de înfruntat.

În sfârșit, pe 24 noiembrie, după două zile de cer senin care mi-au îngăduit să-mi precizez poziția, zăresc pământul.

Minunatul meu ceas Omega (mulțumesc, José Poncini!) a avut o eroare de numai cincisprezece secunde. Ținând seama de curent, mi-am propus să ating capul Sfânta Lucia, la 120 de mile mai la nord de Durban. Trei zile mai târziu fundariseam ancora în portul Durban.

Ce s-a petrecut între timp? Expediția merită să fie relatată în detaliu.

După cum am spus, pe data de 24 zăream pământul. De două zile, vântul sufla destul de rece din nord-est, barometrul era în scădere, ceea ce prevestea, la proxima creștere a presiunii atmosferice, rafale de vânt din sud-vest. M-am îndepărtat, așadar, de coastă și la asfințitul soarelui, așa cum făcusem dintotdeauna, am ținut capa sub vela artimonului și echea sub vânt. Către 10 seara, barometrul a prins să urce în timp ce vântul de sud-vest se stabiliza, atingând în câteva minute o forță considerabilă, ca după câteva ore să scadă până la tăria 7—8 pe scara Beaufort, tărie pe care și-a menținut-o toată noaptea, izbucnind din când în când, în rafale violente.

Marie-Thérèse II își păstra admirabil capa, oscilând între 45° și 0° ale vântului, pe o mare devenită enormă sub efectul acestui vânt puternic suflând în contra-curentului. În zori, spectacolul pe care-l oferea marea era fantastic: valurile se spărgeau peste tot

exceptând nava, protejată de talazurile deferlante de remuul său de derivă.

În ceea ce mă privește, ghemuit sub pled, dormeam sau citeam, așteptând în pace ca lucrurile să binevoiască să se aranjeze de la sine. Mărturisesc chiar că nu eram deloc supărat pe acest interludiu care-mi îngăduia să mă odihnesc fără mustrări de cuget. Este aproape inimaginabil în ce măsură pot fi suple și nebruște mișcările unei nave aflate la capă când un flecușteț de velă dă vântului suficientă priză ca s-o facă să deriveze, proptindu-i în același timp unul din borduri.

Firește, depinde și de navă: un vas cu un pescaj mare va avea tendința să nu deriveze îndeajuns. Ca urmare, el va beneficia într-o măsură mai mică de protecția oferită de remuuri și va îmbarca pachete de apă de se va zgâlțâi din țâțâni. Dimpotrivă, un vas cu pescaj mic, derivând deci mai repede (ceea ce este uneori un dezavantaj, când vântul bate dinspre coastă, dar, din păcate, nimic nu e perfect!), va fi mai bine protejat de propriul său remuu. După părerea mea, idealul, din punctul de vedere al Confortului pe mare, îl constituie o navă cu un pescaj extrem de modest, dar având un lest exterior suficient pentru a o aduce la poziția normală în cazul că a fost răsturnată cu chila în sus de un val deferlant.

Marie-therese II nu era chiar un vas cu pescaj redus, pentru că 1,5 m nu-i chiar de colea. În schimb, lestul și încărcătura nu cântăreau mare lucru... (la îmbarcare aveam 10 shillingi în buzunar, adică vreo 50 de franci, ceea ce dă o idee despre sărăcia relativă a echipamentului și a aprovizionărilor!) și de aceea deriva ei provoca un remuu protector suficient... asta până în clipa când, vântul slăbind din intensitate până la forța 5, adică aproximativ 25 km/h, lucrurile s-au complicat. Căci, dacă vântul diminuase, marea continua să rămână rea, plina de crestele afurisite ale hulei.

Deci, la 25 noiembrie, pe la prânz, vântul diminuase considerabil, dar nici vorbă să ridic velatura cu marea asta periculoasă. Trândăveam liniștit în cabină când niște semne ciudate, provenite de la cârmă, m-au adus pe punte ca să strâng parâmele echei care, zvântându-se, căpătaseră joc. Urcând, am neglijat să închid panoul glisant care reprezenta ușa cabinei;

abia terminasem ce aveam de făcut când am zărit rostogolindu-se spre mine un val gigantic. Era unul din acele valuri solitare care vin de foarte departe, izbesc năprasnic, lasă în urma lor o impresie de calm relativ, își continuă drumul, lovind orbește, la intervale neregulate, ca să moară finalmente, într-un clocot impresionant de spumă, pe cine știe ce plajă, la capătul lumii.

Marie-Thérèse II se găsea în acel moment cu etrava spre el și a fost acoperită instantaneu de cel puțin un metru de apă. Am și acum imaginea vasului meu din care nu se vedea decât vârful catargului răsărind din volbură. Deloc banal ca spectacol Eu unul am apucat să-mi înnod brațele pe artimon, în vreme ce trupul meu făcea schi nautic la suprafața torentului. Șocul a împins violent nava îndărăt, a așezat-o de-a curmezișul valului care, continuându-și năvala, a culcat-o pe un bord, a înfundat-o în masa lichidă. În primul moment, m-am trezit întins peste vela artimonului, în următorul, măturat peste bord de șuvoiul spumegând. *Marie-Térèse II* avea chila cam la 45° deasupra orizontalei, dar s-a redresat din fericire destul de repede, păstrând totuși o înclinare de vreo zece grade la tribord, provocată de deplasarea a aproape întregului meu material pe care nu socotisem necesar să-l înțepenesc ca lumea. Noroc ca lestul interior, constituit din bucăți de șină și vechi lanțuri, fusese fixat solid cu buloane de fundul calei. Fără această precauție catastrofa ar fi fost totală.

Am revenit în mare viteză la bord ca să constat imediat că ceva nu-i în regulă. Aoleu! dispăruse capacul glisant al cabinei! Plutea la vreo douăzeci de metri de navă. Plonjon, recuperarea acestui element esențial, operațiune foarte dificilă într-o apă lipsită de consistență din pricina infinității de bule de aer incorporate în ea. Nava se găsea în acel moment într-un soi de micro-liman format dintr-o apă aproape albă de bule de aer și pentru câteva minute era în perfectă siguranță. Într-adevăr, nu s-a mai format niciun val, această horbotă spumantă acționând aidoma unui strat de ulei.

Șinele de aramă ale culisei, deși torsionate, se mai țineau în câteva șuruburi și nu mi-a fost greu să le îndrept cu ajutorul unui ciocan, iar cu o șurubelniță să înlocuiesc șuruburile smulse. Firește, n-am mai avut timp să îndes bețe de chibrit în vechile

găuri ca să sporesc astfel priza holzșuruburilor. O voi face mai încolo, când va fi timp frumos, sau la Durban... Preocuparea mea majoră era reinstalarea panoului culisant, fiindcă mă îngrozea ideea unui al doilea val de același calibru, care ar fi însemnat sfârșitul.

Și toate acestea numai pentru că am comis greșeala de a nu închide la ieșire cabina. Presiunea apei creată între ruf și capacul cabinei a fost cea care l-a smuls din șarnieră. Bine închis, această presiune s-ar fi produs doar pe orizontală, pe suprafața lui exterioară, ceea ce l-ar fi închis și mai bine, iar nava n-ar fi luat decât câteva găleți de apă prin hublouri, și ele deschise. Trebuia să respir și eu, nu-i așa?

Cea de a doua preocupare a mea a fost vela artimonului.

Mare noroc că a rezistat fără să se despice pe din doua.

Și ce solid s-a dovedit arborele artimon de n-a dislocat sarturile sub enorma presiune pe care a suportat-o vela învergată strâns! Din fericire, tachetul de legare a scotei velei artimon, sau mai exact, belciugul din fier forjat de grosimea degetului mic care fixa scripetele de punte și pe care socotisem că nu-i nevoie să-l sudez s-a desfăcut, filând scota și amortizând prin aceasta repercusiunile răsturnării asupra restului greementului. L-am cârpit provizoriu cu niște sârmă, după care m-am dus la prova ca să filez tot lanțul, toată parâma și ancora. În felul acesta, etrava ținută de ancora mea de furtună, de o concepție nouă, dar extrem de eficace, rămânea cu fața la val. Apoi am legat echea la centru pentru ca nava să n-aibă tendința să se așeze transversal dacă un alt val deferlant ar da-o violent îndărăt. (Echea cârmei, făcută dintr-o bară cilindrică de fier, cu un diametru de 3,5 cm, a fost torsionată cu 20° de presiunea cârmei în momentul reculului!)

Totul fiind în ordine pe punte, am coborât să rânduiesc și în interior.

În cabină domnea o dezordine indescriptibilă, totul plutea în apă. Panoul de pe podea ajunsese pe saltele, iar ele stăteau lipite de perete. Cutiile de conserve se plimbau peste tot, diverse lădițe goale, cratițele, aragazul, diverse scule formau un talmeș-balmeș îngrozitor. Ca să nu mai vorbim de saltele, pături și toată lenjeria mea: leoarcă, și când zic leoarcă nu subînțeleg

„umezite”.

În postul din prova era mai simplu: întregul material forma o masă compactă lipită de bordul tribord: velele de rezervă (nu prea multe), parâme, lanțuri, borcane cu vopsea, bidoane, scânduri, totul era claie peste grămadă.

Înainte de a mă înhăma la făcut ordine... și la amararea obiectelor, m-am hotărât să încep prin eliminarea tonei sau tonelor de apă care plescăiau în interior. Neîndrăznind să las capacul postului deschis, n-am putut folosi găleata, mult mai rapidă decât pompa chinezească. Această pompă, formată dintr-un simplu tub de aramă ce traversează puntea prin fala cockpitului, este o minune de simplitate. Poate funcționa veșnic, fără să se gripeze vreodată, scuipând afară apa, diverse resturi, etichete de la cutiile de conserve, iar de data asta și un pește zburător pe care-l culesesem în ajun de pe punte și care a dispărut în mod misterios în timp ce-mi pregăteam micul dejun pe bază de fiertură de ovăz. Iată-l deci restituit elementului natal și oferit drept hrană semenilor săi. Mi-au trebuit câteva ceasuri de muncă monotonă înainte de a auzi, cu mare ușurare, „pfit-pfitul” care însemna că în cală n-a mai rămas decât aer. „Dar dacă te amuză, bătrâne, n-ai decât să continui”, părea să-mi spună această bravă pompă, neobosită și gata oricând de acțiune.

Între timp marea s-a potolit. Tăria vântului scăzuse și ea considerabil, chiar și cerul nu mai era atât de înnorat și, în orice caz, ploaia stătuse. Încă niște ore de muncă și toate vor fi la locul unde ar fi trebuit, să fie dacă blestematul de val le-ar fi lăsat în pace. Se lăsa noaptea, când, în sfârșit, ordinea a revenit la bord.

Abia atunci am început să simt frigul căci, conform unei deprinderi dobândite sub tropice, vestimentația mea la bord este ultra-sumară, ca să nu zic chiar inexistenta. Lenjeria fiindu-mi fleașcă, am tras pe mine un pulover gros. Primul contact cu lâna udă a fost neplăcut, dar totul s-a aranjat în scurt timp și am început să mă încălzesc. Gătitul din seara aceea s-a făcut cu ajutorul deschizătorului de conserve, dar o cafea fierbinte m-a consolat, după cina asta rece, de toate micile mizerii ale zilei. Și, în plus, plesneam de mândrie la gândul că brava mea *Marie-Thérèse II* a încasat și rezistat la un veritabil munte de apă. În

același timp mi s-au deschis ochii și asupra pericolului pe care-l reprezintă lestul interior la bordul unui velier menit să ia vremea așa cum vine și să înfrunte tot soiul de valuri. Ce s-ar fi întâmplat dacă un joc mai mare al buloanelor care-l fixau de fund, asociat cu forța de inerție a acestei uriașe mase lichide, ar fi provocat deplasarea lui haotică?... Ar fi însemnat sfârșitul lui *Marie-Thérèse II și* totodată al meu. Va trebui deci să găsesc o soluție absolut sigură. În plus, actuala așezare a lestului, format din segmente de șină de cale ferată și lanțuri vechi, precum și sistemul de fixare a acestui lest, ridică o problemă de spațiu, nerezolvată încă: am fost nevoit să mă mulțumesc cu o cabină foarte rudimentară, fără culoar central. De fapt, patul ocupă totalitatea cabinei, de la un bord la altul, având pe ambele laturi dulapuri pentru lenjerie, cărți și material de navigație ușor. Această concepție i-a cam surprins pe amicii mei. Cinstit vorbind, aveau și de ce... Dar vom reflecta la toate acestea... în portul Durban.

După o noapte petrecută sub pătura mea udă meditând la binefacerile traiului pe bunul nostru pământ unde, dacă nu te obrăznicești față de forțele naturii, poți fi sigur că ai să reușești să dormi într-un cotlon uscat, urc, anchilozat de sus până jos, pe punte, ca să dau peste o mare perfect calmă și un vânt aproape inexistent. Ceea ce nu împiedică vasul să aibă un ruliu din cele mai neplăcute, reținut doar de vela artimonului, prea mică pentru a frâna în mod eficace acest balans.

Până la prânz, calm. Trinchetinul ajută artimonul să limiteze ruliul, dar tare mi-ar place să pornească odată vântul de nord-est, așa cum o prevăd instrucțiunile nautice, după dezlănțuirea celui din sud-vest.

La amiază iau în condiții perfecte înălțimea meridiană care mă situează la 70 mile mai la sud de poziția în care mă aflam acum 36 de ore când am pus la capă. Am rămas trăsnit constatând că în acest răstimp am putut parcurge 70 de mile împotriva vântului, în timp ce inițial nava deriva în sensul opus. Cu un asemenea curent, nicio mirare că marea s-a răscolit în halul în care a făcut-o la ultima răbufnire a vântului. și m-am felicitat că am decis să ating țărmul mult mai la nord de Durban. N-ar fi fost deloc o fericire să înfrunt acest curent.

Curând se pornește și vântul, la început doar o briză, din spre nord-est, așa cum se cuvine, deci din direcția cea bună.

Începând însă de la orele 16 se va intensifica, umezind cu stropi de mare puntea. Minunat, pentru lemnărie: o navă nu putrezește niciodată atâta timp cât marea și cețurile o spală și o impregnează cu sare. Mai puțin bună o umezeala pentru sarturi și pentru elementele din fier, mai ales dacă acestea din urmă n-au putut fi galvanizate...

Dimpotrivă, șederile prelungite în porturi riscă să aducă putregaiul la piesele neimersate ale velierului; popoarele Asiei știu ce știu atunci când aruncă găleți de apă de mare de două ori pe zi. Peste punte și ruf și stropesc părțile exterioare ale cocii, împroșcând apa cu ajutorul unei vâsle sau al unei simple scânduri. Această operațiune de întreținere de cursă lungă are loc întâi dis-de-dimineață, ca lemnul să fie spălat de rouă nopții și această apă dulce dătătoare de putregaiuri să fie înlocuită de apa cea bună a mării care, evaporându-se, își va lăsa, în multitudinea de crăpături, sarea, adevăratul leac al lemnului. Seara, totul se repetă ca să fie neutralizate, pe cât se poate, efectele nocive ale condensului ce se va forma peste noapte. Iată de ce, în ciuda unor condiții climatice vitrege, navele asiaticilor ajung la bătrânețI foarte înaintate: „mâna stăpânului îngrașă vita“..

În sfârșit, la 27 noiembrie, dublăm digul de larg al Durbanului. Odată ajuns în interiorul portului, sunt cules din mers de serviciile vamale și cele ale imigrației. Cu vama, nicio problemă. Cât privește Oficiul de Imigrare, despre asta o sa mai vorbim...

Capitolul IV

O ESCALĂ DE UN AN LA DURBAN. MARANGOZ și SPECIALIST ÎN CĂLĂFĂTUIRE SUB APĂ

Secretarul Point Iaht-Clubului mă întâmpină oferindu-mi ospitalitatea clubului său, o dată cu un loc bun de ancorare.

Un personaj încântător, primitor, posesorul unui magnific velier cu velatura de 30 m², conceput pentru regate. Iaht-Clubul numără vreo zece asemenea ambarcații, întreținute admirabil, cu alămurile lustruite, piese din oțel inoxidabil din belșug, cordaje din nailon, pânze din material sintetic.

Tot el îl potolește și pe funcționarul de la Oficiul de imigrare, furios că n-am decât 10 shillingi de declarat.

— Cum crezi c-ai să poți rămâne aici având o sumă atât de mică?

— Păi, găsindu-mi de lucru pe uscat.

Răspuns inocent și neinspirat, care-l aduce pe respectivul funcționar într-o stare de cumplită turbare. În afrikander, o limbă de origine olandeză pe care n-o înțeleg, el azvârle subalternului său un potop de cuvinte. Sensul lor mi-este însă perfect clar: Africa de Sud nu-i azil pentru toți vagabonzii de pe lumea asta și

dacă acest tembel de navigator își imaginează că o să fie lăsat să debarce ca să lucreze și să rămână câteva luni ca să strângă suma necesară nenumărate lor modificări pe care visează să le aducă nenorocitei lui de troace, ca apoi să părăsească țara plin de parale și să-și poarte hoitul pe unde-o vrea, ei bine, află, băiete, că te înșeli amarnici și nu-i nevoie să pricepi afrikander ca să sesizezi sensul acestei turbulențe.

Eu o fac pe idiotul, afișez zâmbetul meu cel mai cretin, și în engleza mea șovăitoare îl întreb dacă am săvârșit ceva contrar regulamentului portuar. Altă explozie a bravului funcționar. Sunt chiar nițel neliniștit: dacă face un atac de apoplexie și cade lat? Apoi se mai calmează un pic și îmi dă răgazul să-i expun ideea pe care apucasem s-o pun rapid la punct:

— Ah, domnule, iertați-mă, m-am exprimat foarte prost, dar pricepeți, engleza nu-i limba mea maternă, de aceea nici nu ne-am înțeles cum trebuie. Bani? Firește că am! Cum aș putea călători fără bani? (toate astea debitate cu aerul meu de idiot buimac). Trebuie doar să trec pe la sucursala Băncii Indochineze[15] și să aflu de la director dacă viramentul pe care l-am solicitat la sediul parizian a sosit.

După care mă pornesc să turui vrute și nevrute ca să-l împiedic să-mi pună întrebări la care n-aș fi putut răspunde fără să mint cu nerușinare și să risc ca într-o bună zi să fiu prins cu șoalda.

E trecut de amiază și funcționarul de la Imigrare probabil a flămânzit. Pentru că a început să dea semne de oboseală. Documentele sunt semnate și-i dau o declarație prin care mă angajez să respect legea care interzice turiștilor practicarea oricărei munci remunerate pe toată durata șederii lor pe teritoriul sud-african. În sfârșit, iată-l plecat și rămân singur cu secretarul Iaht-Clubului. Nu pentru multă vreme însă, pentru că aud o voce răcnind într-o franceză neaoșă:

— Hei, cei de pe vas!

E Joseph Merlot, un vlăjgan cu chipul deschis și simpatic.

Măsoară pe puțin 1,80 m și cântărește vreo 90 de kile, numai mușchi. Prezentările sunt scurte și după cinci minute ne și tutuim (la bord a sosit într-o bărcuță de fabricație proprie, la fel de

[15] Jndochina era pe-atunci colonie franceză. (NT.)

solidă ca și el, mânată cu godia). Joseph și familia lui, formată din Madeleine, soția, și micuța Brigitte în vârstă de trei ani, aveau să devină în scurt timp adevărați prieteni. Dintr-aceia la care poți pica oricând, pe nepusă masă, fără să-i deranjezi câtuși de puțin.

Au părăsit Franța în doi, pe cuterul lor *Korrigan,* acum ancorat în bazinul laht-Clubului, și au ajuns în trei la Durban. Brigitte s-a născut în timpul escalei de la Tobruk, de unde au plecat imediat ce copila a fost în stare să suporte marea. N-a trebuit prea mult timp. Au urmat apoi Marea Roșie, Monbassa, insulele Comore, Madagascar, Lourenço-Marques și Durban. Sunt aici de șase luni și Joseph a găsit de lucru într-o fabrică franceză de țevi de ciment. Muncă grea, dar salariu bun și *Korrigan* se ameliorează lună de lună pentru că o navă, oricât ar fi ea de frumoasă, nu-i niciodată terminată cu desăvârșire.

Câteva minute mai târziu, Joseph mă ia la bordul lui *Korrigan.* Micuța și adorabila Brigitte îmi face cunoștință cu Carolina, o broască țestoasă care viețuia la bord și era mascota navei. Nu stânjenește pe nimeni, deși dimensiunile ei au crescut de cinci ori din ziua în care un malgaș a dăruit-o fetiței, pe vremea lungii lor escale în Madagascar.

Noii mei prieteni sunt bucuroși că au dat peste un francez din specia lor, adică unul din aceste animale acvatice care au în vine apă sărată. Inutil să precizez că bucuria e reciprocă.

Curând însă pleoapele încep să-mi cadă. Madeleine observă acest lucru, se îngrijorează, mă întreabă dacă mi-e rău. Trebuie să spun că barba mea de-o lună și claia de păr încâlcit nu creează chiar imaginea unei persoane calme și... bine hrănite. De fapt, asta era: muream de foame, dar până-n clipa aceea nu mă gândisem la așa ceva. Madeleine și Joseph au priceput pe dată. „Trebuia s-o spui mai devreme, bătrâne!

Și noi care te căpiasem cu întrebările noastre și pălăvrăgiserăm de ni se uscase limba-n gură! Stai că aranjăm totul pe loc.“ Tigaia e pusă pe foc și peste câteva minute am în față o uriașă omletă. S-a pus chiar și masa, operațiune care a presupus o oarecare vânzoleală și niște comentarii foarte puțin măgulitoare din partea lui Madeleine la adresa bunului Joseph, care-i întorcea vorba glumind și totodată căznindu-se să așeze picioarele mesei între călușii fixați în podeaua cabinei.

Spectacolul devenea consolator dacă mă gândeam la propria-mi masă. „Ah, Madeleine, dacă ai vedea-o, ai leșina, nu alta.“ Am zâmbit la acest gând, deși nu eram foarte sigur că totu-i în ordine la bord. Joseph m-a liniștit însă: „Știi, Bernard, așa-i aici, ne luăm adesea în clonț, Madeleine și cu mine, dar lucrurile nu merg mai departe...“

Exemplul meu îi deschide lui Joseph pofta de mâncare si împărțim omleta, golind totodată o sticlă de vin sud-african care în acea zi mi s-a părut deosebit de delicios. Acum mă simt excelent și revin la bordul meu înveselit de prânzul gustos, de vinul cel bun și de primirea călduroasă a acestei familii de navigatori francezi. Înainte de a intra în cabină contemplu cu plăcere și chiar un pic de orgoliu cele două pavilioane franceze fluturând în vârful a două catarge, cel al lui *Korrigan* și ce) al lui *Marie-Thérèse II.* Ar fi trebuit, să fie trei și sunt surprins că Bardiaux n-a sosit încă, deși o scrisoare primită din insula Mauritius mă anunța că a părăsit Port–Louis la o săptămână după plecarea mea. Cunoscând calitățile navei sale, *Les Quatre-Vents,* întârzierea mă surprinde și mă îngrijorează: în larg nimeni nu-i la adăpost de un accident. Nu-i mare lucru. Să te trezești noaptea despicat în două de un vapor care înaintează cu 15—20 de noduri. Slocum, acest mare navigator, a dispărut totuși în Marea Antilelor într-un moment când sezonul cicloanelor nu începuse încă...Cum să-ți explici volatilizarea unui asemenea marinar?

Sunt însă prea obosit ca să-mi bat capul cu astfel de întrebări. Păturile și salteaua mea au stat la soare toată ziua. Un soare adevărat care le-a uscat perfect, oferindu-mi nădejdea unui somn reparator. O să mă bărbieresc diseară, iar mâine, luni, mă voi duce la frizer. Sunt fericit ca un copil și nu mă îngrijorează defel ce se va întâmpla în continuarea acestei escale și nici multiplele dificultăți care mă așteaptă, atât la Oficiul de imigrare, cât și în găsirea unei slujbe (cu cei zece shillingi ai mei n-am să ajung departe...). Dar la astea mă voi gândi mâine.

În căutare de lucru

A doua zi dimineață, trec la bordul lui *Korrigan* cu „puișorul” meu, căci de ieri am bărcuța mea, adică practic a mea datorită

amabilității unui iahtman... care și-a vândut iahtul (adesea e foarte greu să-ți păstrezi și casa, și grădina, și nevasta, și nava).

O cană zdravănă de cafea în cabina lui *Korrigan,* apoi încă una. La bord, toată lumea e în picioare de la cinci dimineața, deoarece Joseph ia trenul de șase ca să ajungă la fabrică.

— Mai cu seamă, îmi spune el, nu-ți face griji din pricina interdicției de muncă formulată de Imigrare. Când o să găsești ceva, trimite-le o cerere de ședere definitivă, împreună cu o scrisoare din partea patronului tău prin care să certifice că e dispus să te angajeze. Până ți se întorc hârtiile, cu aviz favorabil sau nu, o să fii de mult dincolo de orizont. Uită-te la mine, sunt șase luni de când aștept răspunsul și nimeni nu m-a sâcâit cu ceva. Inutil să-ți mai spun că iată, sunt șase luni de când am serviciu.

Brav Joseph, de-ai ști cu ce inimă ușoară am plecat de pe *Korrigan* în dimineața aceea de 30 noiembrie ca să bat caldarâmul Durbanului în căutarea unei slujbe, care n-avea să fie nici prima, dar nici ultima!

Transporturile sunt puțin costisitoare în Africa de Sud.

Abia 3 *pence* (un shilling = 12 pence) ca să mergi cu autobuzul aproape pe orice traseu. Totul este să-ți lestezi ca lumea burta înainte de a părăsi bordul ca să nu fii nevoit să intri într-un *tea-room*[16] și să mănânci acolo. În acest fel, cei 10 shillingi ai mei o să reziste câteva zile și afurisit să fiu dacă nu-mi găsesc de lucru înainte de sfârșitul săptămânii.

Niște prieteni cu care, am vorbit ieri m-au sfătuit să-mi în cerc norocul pe plajă, unde-i amenajat un ștrand și unde, ziceau ei, e nevoie de „life saver"-i. „Life saver" este un domn în chiloți de baie, cocoțat într-o mică gheretă din lemn și care așteaptă liniștit ca un alt domn (dacă nu-i cumva o doamnă) s-o încurce cu valurile a căror forță el s-o fi subapreciat, supraapreciind-o pe a sa.

Când se întâmplă așa ceva (rar, dar nu exclus), urmează plonjonul „life saver"-ului care-l pescuiește *pe imprudent,* îl aduce de ceafă de plajă și, dacă-i nevoie, face respirație artificială. O treabă cum nu se poate mai simplă pentru un fost

[16] Mic restaurant, ceainărie, snack-bar (în englezește în textul original). (N.T.)

campion la 100 m liber și totodată vânător submarin.

Simplu, dar nu chiar... fiindcă pentru a putea să te prezinți la proba practică ce se desfășoară în valurile Durbanului trebuie să fii posesorul medaliei de bronz a „life saver"-ilor.

Iau legătură cu cel în drept, care mă expediază în oraș să cumpăr o broșurică în care se explică ce trebuie să știi și să faci ca să obții medalia de bronz. „O să vedeți, e ușor de asimilat, reveniți când o veți ști bine și lucrurile o să se desfășoare ca în familie, deoarece avem nevoie de oameni, iar dumneavoastră aveți un aer simpatic."

Gata, e ca și făcut!... Dar, ho, băiatule... nu te apuca să vinzi pielea ursului din pădure... Broșurică nu-i chiar atât de simplă. Metoda respirației artificiale e bine explicată, cu schițe clare, și mă exersez pe spinarea lui Joseph, odată acesta întors de la muncă. Stă destul de potolit și se mai alege și cu un masaj bun.

Urmează apoi, în ordine, vreo douăzeci de prize diferite ea să înhați un om pe punctul de a se îneca și să-l aduci la țărm. Mi se pare nițel cam mult... dar sunt plin de bunăvoință, pentru că 60 de lire sterline pe lună, când mie îmi sunt necesare abia 10 ca să trăiesc îndestulat la bordul navei, înseamnă frumoase economii în șase luni de zile. Mă gândesc la funcționarul de la Imigrare care m-a întâmpinat și mă umflă râsul la gândul mutrei pe care ar face-o dacă ar ști...

Trei zile mai târziu mă prezint la același personaj, la piscina ce se găsește la marginea plajei, o superbă piscină de 50 de metri, cu apă de mare, foarte curată și însorită (bineînțeles, când nu suflă Nord-Estul). „Ah, iată-vă, începeți prin a parcurge 50 de metri!". Pornesc în craul, nu prea repede ca să nu-l vexez în cazul în care îngâmfarea lui interioară ar fi pe măsura celei pe care o afișează în exterior, pentru că dacă ar fi să ne luăm la întrecere ar trebui s-o pornească foarte de dimineață (tocmai înota când am sosit). Mai fac 50 de metri craul pe spate, alți 50 de metri bras și ultimii pe spate fără să folosesc brațele.

— Merge. Hai să vedem restul: aplicați-mi priza nr. 7.

— Priza nr.7? Vreți să-mi spuneți în care circumstanțe este ea aplicată?

— Doresc pur și simplu să-mi aplicați priza nr.7. Hotărâți-vă odată, astăzi sunt foarte ocupat.

… Rămâne între noi, mi s-a întâmplat odată să scot din apă un camarad în dificultate, dar zău nu știu ce vrea de la mine dobitocul ăsta cu priza lui adecvată.

— Reveniți când o să știți toate prizele, bine și după numărul lor curent.

Revin la bord scârbit la culme.

Ciocănituri în cocă: un nou prieten, deoarece tot ce umblă într-o barcă, iubește apa și navele este, implicit, prieten.

Raymond Cruickshank: „Găsesc nava dumitale *very nice*[17]*,* dar n-am îndrăznit să vin mai devreme de teamă să nu te deranjez. Am și eu o ambarcație, *Vagabond,* ancorata la cheiul clubului. Ai remarcat-o?”

Dacă am remarcat *Vagabondul!… Un* adorabil slup măsurând 6,50 m la linia de plutire. Micuț, dar foarte bine conceput, capabil să ia largul pe orice briză și să navigheze dumnezeiește cu vântul strâns!

Am și devenit prieteni. Ray (așa i se spune) nu-i un novice în materie de vele. A început prin a pescui în apele rău famate ale Cap-ului, după care a devenit marangoz, meserie extrem de utilă când vrei să-ți construiești propria-ți navă.

Ne punem pe băut cafele, ceea ce, de fapt, se întâmplă tot timpul la bordul lui *Marie-Thérèse II,* fie că se leagănă la ancoră în vreun port, fie că spintecă marea încercând să atingă linia orizontului. Ray, căruia i-am povestit despre cariera mea ratată de „life saver“, izbucnește: „Cunosc banda aia de că…, am făcut și eu parte din ea și, crede-mă, am înțeles repede despre ce-i vorba. S-ar găsi poate ceva mult mai bun de făcut la întreprinderea unde lucrez: nu-ți spune nimic să fii marangoz?

— Ba chiar foarte multe, dar nu-s așa ceva.

— Chestiunea nu-i dacă ești sau nu, chestiunea-i să pretinzi că ești, ceea ce nu-i greu, nu-i așa?

Sunt câștigat de optimismul lui. În fond, de ce n-aș deveni marangoz? E mai puțin decât director de bancă, dar e mai bine decât să fii coșar și, mai ales, e deosebit de util pentru un navigator cu pânze.

Planurile sunt elaborate pe loc. Mâine dimineața, la 6.15, Ray

[17] Foarte drăguț (în englezește în textul original). (N.T.)

va trece să mă ia de pe chei și mă va duce la directorul șantierului naval „Louw & Halvorsen“, căruia mă va prezenta drept un nou recrut: un marangoz care și-a construit vasul cu cele zece degete ale sale, și cu ce are în țeastă. Referințele? Dispărute cu prilejul ultimului naufragiu de la Chagos, dar cel mai bine o să mă vedeți la probă, nu-i așa?

Sculele? Au rămas la bord, o să vin cu ele mâine. Ray posedă un important asortiment de scule, dat fiindcă și taică-său a fost marangoz. O să-mi împrumute tot ce-mi va fi necesar, deoarece înzestrarea tehnică a lui *Marie-Thérèse II* este ultra redusă. Ea cuprinde însă acea sculă de neînlocuit după părerea mea, deși destul de prost văzută într-un atelier demn de acest nume: securea. Folosește la toate: la tocat, cu toate că la bordul unui vas nu prea ai ce, la bătutul unui cui, la strângerea unui șurub, la ascuțitul creioanelor, la smulsul cuielor, la călăfătuire și la răzuirea cocii de cochiliile de moluște. Chinezii izbutesc s-o folosească chiar și în chip de rindea, dar n-am ajuns la gradul acesta de măiestrie.

Cel mai surprinzător lucru este că totul se derulează exact cum prevăzusem în fața domnului Nixon, directorul lui „Louw & Halvorsen”. Un om fermecător, de altminteri, tânăr și dinamic și care, printr-un fericit concurs de împrejurări, are nevoie de multă lume ca să lanseze la Durban sucursala celui mai mare șantier de reparații a navelor din lemn din Africa de Sud, al cărui sediu se află la Cape Town. Nu pierde nici timpul său, nici pe al meu: la treabă și imediat!

Ray mă acoperă cu aripa sa protectoare. Tocmai are nevoie de careva ca să termine o reparație la un pescador aflat în radă. Dacă domnul Nixon *„does not mind“*[18], concursul unui marangoz care, în plus, este și marinar ar putea accelera munca. Afacerea o încheiată pe loc și o pornesc împreună cu mentorul meu, meditând la această baftă nerușinată care nu m-a părăsit niciodată: de data asta voi învăța o meserie manuală dintre cele mai utile, fiind și plătit cu 60 de lire sterline pe lună, plus vreo 20 pentru orele suplimentare, ceea ce va ridica încasările mele

[18] În englezește în textul original, cu sensul de: „nu-l deranjează, n-are nimic împotrivă". (N.T.)

lunare la 80.000[19] de franci. O avere pentru cineva care trăiește cu 10.000 de franci pe lună (atenție suntem în Africa de Sud, nu la Paris).

În schimb, mă trec toate nădușelile și ăsta nu-i decât începutul. Ray debutează prin a-mi inocula principiile elementare fără de care impostura mea nu va dura multă vreme: în primul rând, cum se ține, o sculă. E foarte important și aici cacialmaua e imposibilă: ori știi să ții o sculă, ori nu.

Maistrul n-o să se lase dus de nas, ori pe șantier el e de fapt patronul. Timp de o săptămână, mica noastră echipă lucrează laolaltă și fac progrese mari mai ales când – trebuie s-o mărturisesc – e vorba de improvizații.

Când am fost repartizat în echipa principală, condusă de maistrul Peter, nu mai aveam aerul unei perfecte nulități.

De altfel, colegii mei, care-mi cunosc povestea, dar n-o divulgă, sunt plini de simpatie și bunăvoință față de mine. Mă ajută considerabil în slalomul pe care-l fac printre recife, dregând cu gentilețe treaba pe care n-o făcusem cum se cuvine și explicându-mi cum or fi trebuit s-o fac. La rându-mi „trag“ pe brânci, făcând tot ce-mi stă în puteri ca să progresez pe drumul povârnit al măiestriei manuale. La capătul unei luni sunt cu „vela-n vânt“, ceea ce nu înseamnă că și navighez în largul mânii…

Pentru întreprinderile specializate în repararea navelor de pescuit și în instalarea și fixarea bulmelelor lucru era destul.

Africa de Sud exportă excedentul său de porumb prin Durban, principalul port pentru încărcarea cerealelor, de unde navele vin să-l ia.

Bulmele sunt un soi de grătare din grinzi solide, menite să mențină încărcătura de cereale pe loc, împiedicând-o să se deplaseze fie către un bord, fie către altul în caz de furtună.

Probabil asta a fost cauza principală a naufragiului navei *Pamir* în Atlantic: bulmelele cedând, încărcătura a lunecat spre unul din borduri, dând vasului o înclinare cu atât mai mortală eu cât, din pricina timpului, ea era ireversibilă.

Instalarea acestor bulme reprezenta pentru echipele firmei

[19] Este vorba de franci vechi care la reforma monetară au fost schimbați 100:1. (N.T.)

„Louw & Halvorsen“ o muncă epuizantă, de zi și de noapte, pentru că aceste nave, spre deosebire de iahturi, nu ancorau în port ca să se răsfețe sub blândul soare al Durbanului. Aș, de unde! întotdeauna ele erau îngrozitor de zorite.

Ritmul era aproape același pentru fiecare vas care încărca porumb: cinci echipe a câte doi sau trei marangozi europeni, adică albi, coborau în goană scara ce ducea către cele cinci cale ale navei, revenind deci o echipă de cală. Fiecare alb era ajutat de câte doi muncitori negri care-i dădeau sculele la mână, cărau și menținеau grinzile pe care albul le măsura, le tăia cu ferăstrăul, le fixa în poziția cerută cu niște piroane de 15 cm etc. Asta pentru că în întreaga provincie Natal negrul n-are voie să mânuiască scule; e un privilegiu al albilor și aceștia sunt gata să și-l apere. Legile rasiale sunt cumplite.

Operațiunile de instalare a bulmelelor durau, de regulă, o săptămână, ultimele două zile fiind deosebit de dure din pricina lipsei de somn și a istovirii pe care o resimțeam cu toții.

Mese pe fugă, compuse din câteva sandvișuri pe care stomacurile noastre nici măcar n-apucau să le digere în liniște și din care pricină, către sfârșitul perioadei, apăreau dureri gastrice, generatoare de proastă dispoziție. Nervii stăteau întinși strună, dar aveam prea mult de lucru ca să ne gândim și la asta și, în plus, salariul corespundea muncii prestate, ceea ce ne consola și ne făcea să uităm în câteva zile coșmarul săptămânii precedente când, odată nava plecată, reveneam la rutina reparațiilor curente... până la apariția următoarei nave, a cărei sosire sfârșeam prin a o dori cu nerăbdare.

Bani, bani! Ce nu m-ați obligat voi să fac la Durban!

Compensațiile erau însă multiple: eram sănătos, aveam un moral excelent, iar contul meu în bancă sporea. Seara, când mă întorceam frânt de oboseală, dar fericit, o priveam cu orgoliu pe *Marie-Thérèse II* și treceam în revistă toate îmbunătățirile pe care scontam să i le aduc. Țineam în mod special să găsesc o soluție sigură pentru lestul meu interior și coceam proiecte grandioase ca să fac din cabina mea un loc agreabil și cochet. Modul de dispunere a lestului și sistemul lui de fixare m-au constrâns să mă mulțumesc cu o cabină foarte rudimentară, fără pasaj central. Singurul loc unde se putea sta în picioare era un

minuscul careu cu latura de 60 cm situat sub capacul de acces. Acolo instalasem bucătărioara și timona. Ușa care dădea în cabina propriu-zisă se transforma în masă prin răsturnare, menținută în poziție orizontală cu un fir gros de undiță. Această instalație bizară îi obliga pe comesenii mei să-și ridice picioarele ca să facă loc mesei și abia apoi să le așeze pe podeaua aceea de 60 cm².

Știam precis că aș putea obține un confort infinit superior, dar cu prețul unei trude prelungite.

De la Oficiul de Imigrare, nimic. Ca să evit totuși neplăcerile, mi-am pregătit cererea de sejur permanent după toate regulile.

Apoi m-am dus s-o depun în mâna funcționarului respectiv, care de data asta a fost cum nu se poate de curtenitor și chiar net favorabil rămânerii mele definitive. Era convins că viza îmi va fi acordată, chiar dacă cererea n-a fost transmisă prin consulul Franței în Africa de Sud. Așteptarea însemna pentru mine timp câștigat. Unicul meu obiectiv, de altfel. Vâ`ntul îmi era favorabil și viața frumoasă.

Ei da, era o viață bogată în muncă, bogată în prieteni.

Unul dintre aceștia avea să-mi devină în scurtă vreme, un adevărat frate: Henry Wakelam, născut la Shanghai dintr-un tată englez și o mamă rusoaică. Părinții săi s-au stabilit în Africa de Sud în momentul izbucnirii războiului chino-japonez. Henry avea pe atunci șapte ani și va părăsi această țară o dată cu mine, tot ca navigator solitar, pe cuterul său *Wanda,* măsurând 6,50m la linia de plutire, inspirat după planurile celebrului cuter *Vertue* al arhitectului englez Laurent Giles.

Vagabondul lui Raymond Cruickshank a fost construit și el după planuri identice. Dar, deși izvorâte din aceleași desene, cele două nave nu se asemănau. Ray se ținuse de planul original, străduindu-se să respecte cotele prevăzute pentru a nu îngreuia nimic. Cabina, de pildă, era spațioasă pentru o navă atât de mică.

Dimpotrivă, Henry construise totul mai solid, mai greu, masiv chiar în detrimentul suplеții și al confortului. Ruful era redus la dimensiuni minime, puntea fusese ranforsată cu grinzi enorme, osatura cântărea dublu față de ceea ce prevăzuse arhitectul. Dar nu se poate imagina nimic mai bun în materie de soliditate

pentru un vas din lemn. Și-l construise în întregime de unul singur, sub un copac, realizând adevărate performanțe de ingeniozitate pentru a duce la bun sfârșit această treabă. Numai pentru fixarea bordajului pe osatura longitudinală a fost nevoit, din când în când, să înhațe de mânecă pe câte un prieten, să-l târască până la vas și să-i îndese în mâini un baros cu care să mențină în poziție floarea cuielor de aramă. În interiorul vasului, Henry, suduind și amenințând de mama focului, nituia până când prietenul agățat cădea lat. Exceptând această operațiune de nituire care necesită doi oameni, restul Henry l-a făcut de unul singur, ajutat doar de cele două mâini ale sale și de mintea sa.

Pentru că Henry avea minte. N-am întâlnit până acum un om care, cu mijloace materiale aproape inexistente, să efectueze atât de ingenios o treabă, indiferent de natura ei. Era însuși prototipul descurcărețului și al inteligenței practice.

Din prietenia care avea să ne unească de-a lungul a mai multor ani a izvorât pentru mine o adevărată înavuțire.

În afara inteligenței sale practice rar întâlnite, Henry mai poseda o calitate, la fel de rară: o inimă de aur și un altruism capabil să-l facă să uite totul ca să ajute un prieten sau chiar un necunoscut aflat în încurcătură. Îi erau de ajuns câteva minute ca să rezolve *o* problemă de ordin practic, problemă care i-ar fi cerut unei persoane obișnuite vreme îndelungată și numeroase tatonări. Am să mă refer mai încolo la marile și micile găselnițe de pe *Wanda,* dintre care unele sunt adevărate capodopere de simplitate și eficiență, totul realizat aproape în exclusivitate cu mijloace proprii. și câtă râvnă când și-a pus ceva în cap, fie că-i vorba de propria sa navă, fie că-i vorba de dat o mână de ajutor unui prieten!

Jean Gau sosește pe Atom.

Într-o dimineață, pe când mă îndreptam cu „puișorul” către locul meu de muncă, atenția mi-a fost atrasă de o navă proaspăt sosită. Accelerez mișcarea godiei și mă îndrept spre noul venit. Nu încape îndoială, vine de departe. Sunt niște impresii mărunte resimțite la vederea unui velier care ne spun adesea, de la prima aruncătură de ochi, dacă-i vorba de un amator, navigator de

duminica, sau de o pasăre de larg. În cazul de față e vorba de o pasăre de larg.

Numele ketchului e *Atom.* Iată deci frumosul velier de care povestesc cărțile lui Jean Merrien. Încerc totuși o ușoară strângere de inimă: pe vasul acestui solitar, rămas, așa cum aveam să constat mai târziu, foarte francez. În pofida naturalizării sale, flutură pavilionul american.

Îmi așez ușurel mâna pe copastie, străduindu-mă să nu ating cu „puișorul" coca si să nu-l trezesc. A sosit în timpul nopții și mă îndoiesc că e proaspăt ca o fragă acum de dimineață.

Am pățit-o și eu deseori... Apoi, bat ușor de tot în bord. Este semnalul bine cunoscut, uneori chiar prea bine, al navigatorilor. Ciocăniturile mele sunt prea ușoare ca să-l trezească dacă mai doarme, dar dacă-i treaz, le-ar auzi cu siguranță.

Nicio reacție din interior. O iau spre țărm ca să mă apuc de lucru.

Când mă întorc în rada Iaht-Clubului, Jean Gau nu mai e la bordul *Atomului.* „Puișorul" său, care azi dimineață era fixat de peretele cabinei, lipsește și el. Privirea mi se în dreaptă imediat spre *Korrigan.* Exact cum gândisem: e acolo. După câteva minute un al treilea „puișor" e legat de pupa lui *Korrigan,* acela al meu. Peste un minut, numărul lor crește la patru: Henry s-a întors și el de la muncă. Pe dată se încinge o discuție înfocată ca întotdeauna când câțiva marinari se găsesc laolaltă. Pe mare nu prea ai ocazii de conversație, revanșa ți-o iei, în schimb, în port.

Jean Gau e trecut de cincizeci de ani. A părăsit Franța pe când era încă destul de tânăr, ca să se fixeze în Statele Unite;

În urmă cu vreo cincisprezece ani, a plecat de acolo spre Franța la bordul goeletei sale *Onda.* Un naufragiu total pe o stâncă din apropierea coastelor portugheze a curmat visele sale de mari călătorii solitare. S-a întors atunci la plitele sale din America, unde e bucătar la restaurantul unui mare hotel și tot frecând fundul cratițelor a putut cumpără și echipa *Atomul,* la bordul căruia avea să termine fără incidente itinerarul pe care și-l propusese odată. Acum când scriu, e din nou la New York, unde continuă să frichinească oalele aceluiași hotel pentru a strânge suma necesară ca să-și poată termina în pace zilele în Tahiti, insulă care l-a sedus.

Jean Gau e un înțelept și un mare prudent. El a știut să traseze o linie de demarcație între aventură și latura serioasă a vieții, acest „viitor” pe care nu-l poți trata ușuratic fără riscul de a te trezi într-o bună zi în chiloți de baie pe o plajă pustie, și nu tu vas... și nu tu bani. În general, când ești tânăr o scoți la capăt destul de bine în atare situație. Mai târziu însă, lucrurile pot deveni foarte dure. Jean Gau a reflectat cu seriozitate la o asemenea eventualitate și și-a pregătit astfel viitorul încât un eventual accident să nu se transforme pentru el în catastrofă odată depășit pragul celor cincizeci de ani.

În afara solidului său bun simț, Jean Gau posedă și un extraordinar talent artistic care ne-a lăsat pe toți muți de admirație în momentul în care ne-a prezentat marinele sale.

Totul era reprezentat cu fidelitate, dar în pofida acestei exactități în detalii, din fiecare tablou se degaja, pe ansamblu, o impresie de forță și veridic, care, după părerea mea le clasează printre capodopere. Sper ca într-o zi ele să fie prezentate publicului, fiindcă asemenea manifestări ale frumosului nu trebuie să zacă ascunse între coperțile unei mape.

Am avut pe tema asta o lungă discuție cu Jean, încercând să-l fac să înțeleagă că nu-i este îngăduit să expună asemenea opere riscurilor inerente unor lungi traversări. Doar o pierduse pe *Onda* cu cincisprezece ani în urmă și o dată cu ea oceanul a înghițit tablouri magnifice. Atom a fost și el pe punctul să piară zdrobit de un recif în strâmtoarea Torres, unde hula puternică nu i-ar fi lăsat lui Jean nicio șansă să-și salveze nava. Cel mult propria-i piele, și încă... îmi voi aminti mult timp expresia de groază care se citea pe chipul lui, de obicei atât de calm, atunci când mi-a povestit coșmarul trăit. Lucrurile s-au petrecut la intrarea în defileul Torres.

Brusc vântul a slăbit. Marile valuri ale Pacificului se spărgeau cu violență de crestele coralilor care străjuiesc intrarea strâmtorii, iar curentul îl târa pe *Atom* într-acolo. Mai rămăsese însă destulă briză pentru manevră și Jean era calm, ca întotdeauna. Brusc, vântul a încetat de tot, nu mai exista nicio adiere. În locul unde se afla *Atom* curentul și-a sporit viteza, împingând nava drept spre bariera de corali. În momentul acela Jean a înțeles că naufragiul e iminent deoarece fundul era prea

departe ca ancora să se poată agăța de el. Era sfârșitul. Naufragiile se petrec uneori și așa. Brusc, într-o scăpărare, pricepi că acesta-i sfârșitul și, câteva secunde mai târziu, totul e într-adevăr terminat, o pagină a fost întoarsă. Jean a rămas ca împietrit, abulic și neputincios. E curios și înspăimântător în ce măsură rațiunea poate rămâne instantaneu paralizată, anihilând voința care e ca înlănțuită, incapabilă de cea mai mică reacție. S-ar putea sa fie un amestec de frică, de stupoare și de acceptare în fața fatalității.

Când se petrec asemenea lucruri, un marinar nu se mai gândește la nimic. Așa și Jean, nu s-a gândit la motorul sau auxiliar, a cărui existență o și uitase pentru că îi gresase cilindrii înaintea plecării din Christmas Island, în Pacific, și pe care nu se gândea să-l utilizeze înaintea intrării în Durban. Singurul lucru pe care-l resimțea Jean era o gheară de fier care-i strângea măruntaiele; gheara destinului. A coborât în cabină, clătinându-se pe picioare. Voia o țigară pe care a luat-o mașinal, ca într-un vis. Bricheta nu funcționa. Pe semne, arșița era într-atât de mare încât benzina se evaporase… Benzină! Motor! Motor! Motor! Poate că mai e timp să se salveze. Simțea cum vasul e săltat de hulă care se amplifică la marginea recifelor din pricina înălțării brutale a fundului submarin.

S-a repezit la demaror. Miracol! Motorul ăsta care nu-i adusese decât necazuri a pornit din prima clipă, fără o tușitură. Scăpase ca prin urechile acului.

Iar eu, îi mulțumesc zeului marinarilor. Tablourile lui Jean Gau vor putea fi astfel admirate într-o bună zi de public. Altminteri, se duceau să țină tovărășie aricilor și stelelor de mare din strâmtoarea Torres…

Sosește Les Quatre-Vents

La două zile după intrarea lui Jean Gau în port, iată-l și pe Bardiaux făcându-și apariția pe *Les Quatre-Vents* Acum sunt patru veliere franceze în bazinul pentru iahturi al Durbanului și din acestea patru, trei sunt echipate pentru navigație solitară. Deloc banal. Presa durbaneză exultă: nu cumva, sătui de instabilitățile guvernamentale, francezii s-au apucat să plece în

masă? (Să nu uităm că suntem în decembrie 1955[20].)

Bardiaux a realizat o traversare senzațională de la insulele Mauritius până la Durban: douăsprezece zile, cred, ceea ce este, probabil, neegalat, ca de altminteri mai toate traversările sale. De lipsă de vânt n-a avut a se plânge în largul arhipelagului Reunion a fost chiar proiectat în grinzile punții în timp ce dormea în cușeta sa. Cucuiul a trecut, dar nu si amintirea lui! Ca de obicei, Bardiaux nu-și face niciun fel de proiect în legătură cu durata ședерii sale într-un port.

„Depinde de evenimente", îi place lui să spună și, din acest punct de vedere, suntem perfect de acord. De ce să pleci dacă mai ai chef să mai stai un pic și de ce să rămâi când te apucă dorul de ducă?

Întârzierea sa se datorează unei dureri la un genunchi, durere care l-a făcut să se interneze la câteva zile după plecarea mea din Mauritius, pe care, la rându-i, proiecta să-l părăsească o săptămână mai târziu. Dacă ar fi plecat la termenul prevăzut, mi-ar fi dat cu tifla la sosirea mea la Durban, *Les Quatre-Vents* fiind o navă foarte rapidă. În plus, Bardiaux detestă să pună vasul la capă, asta întârziindu-l.

Îmi spune, de altminteri foarte judicios: „Cu cât rămâi mai mult în larg, cu atât ai mai multe șanse să-ți facă marea o porcărie. și atunci, n-are rost să le aștepți, mai bine le-o iei tu înainte..." De pe acum, încep să visez la următoarea mea navă: o navă extrem de rapidă, care să-mi facă dumnezeiește voltele. Dar odată trecut primul entuziasm, mă conving că cea mai bună formulă ar fi o medie intre. *Marie-Thérèse II,* destul de lentă și executând voltele atunci... când vântul suflă din direcția cea bună, și Les *Quatre-Vents, car*e pare să-și râdă de vânt și sare de pe o creastă pe alta, fără să-i pese de cucuiele și hrana rece a echipajului.

Cina îi găsește pe cei trei solitari francezi reuniți în cabina lui *Korrigan* înaintea delicioasei supe a Madeleinei. Cele patru „puișoare" stau legate cuminți la pupa, semănând cu patru cățelandri ce așteaptă docili porunca stăpânilor. Curând însă

[20] Între 1946, când generalul de Gaulle demisionează, și 1958. când este rechemat la putere, crizele guvernamentale se succed cu o viteză fantastică, guvernul remaniindu-se de'43 de ori. (N.T)

trebuie să punem ordine în haită lor, căci uite, s-au luat la bătaie: vinovat pentru scrâșnetele lor de dinți e vântul de sud-vest, care s-a stârnit (o dată cu vântul se stârnește și hulă, uneori chiar și în rada porturilor). În cockpitul lui *Korrigan* se produce pe loc o oarecare vânzoleală, fiecare încercând să-și salveze scumpa-i progenitură: „Pentru corb, pui mai frumoși că ai lui nu există", spune zicală, nu-i așa?

În scurt, timp ordinea e restabilită și bărcuțele noastre sunt prudent legate în șir indian, una la pupa celeilalte.

Coborâm în cabină unde Madeleine ne oferă un prosop pe care-l folosim pe rând, deoarece vântul de sud-vest, care acum suflă în draci, a adus cu el și ploaia.

Furtună e și în cabină: oh! nu dintr-acelea care te expediază la fund, dar destul de violentă totuși, având drept cauză un subiect care pasionează pe toți navigatorii din lume și asupra căruia nu s-au înțeles niciodată pe de-a-ntregul.

La ordinea de zi sunt: capă și ancora de furtună. Vijelia (de afară) a izbucnit în momentul în care îi povesteam lui Jean Gau ultima mea traversare. Ajunsesem tocmai la faimosul val deferlant.,. și cum stăteai tu la capă în momentul acela?" m-a întrebat Jean.

— Ca de obicei, sub vela artimonului, cu echea sub vânt, dar din nefericire pentru mine fără ancoră de furtună...

Jean își pierde un pic din calmul lui obișnuit.: „într-una din zile ai să dai de dracu, puștiule (23 de ani diferență de vârstă și marea sa experiență îi permit acest ton patern), fiindcă nu uita că a sta la capă înseamnă să ai velatura redusă și prova perpendiculară, sau aproape, pe val. Derivând lateral, nava provoacă un remuu protector, asemeni unui strat de ulei și astfel împiedică valul să vină peste tine. Oricare alt procedeu, cu sau fără ancoră de furtună, nu va crea un remuu suficient ca să protejeze vasul. O navă cu velele strânse și echea banda sub vânt va rămâne în traversul valului și va deriva insuficient ca să producă un remuu întins. Sunt foarte numeroși cei care se mulțumesc să strângă întreaga velatură. Rezultatul: într-o zi sau alta se vor trezi dezarborați, fără să mai vorbim de ce-o să se întâmple pe punte în urma impactului valului de pereții cabinei; și fără să mai vorbim de cârmă, al cărei ax se poate rupe ca un

băț de chibrit. Iar cel sau cei ce se află în cabină o pot încasa rău de tot, alegându-se în cazul cel mai fericit cu niște cucuie zdravene." (În sinea mea mă gândesc la pățania lui *Adios:* cockpilul strivit, axul cârmei rupt; și la *Marco Polo,* cei trei membri ai echipajului povestindu-mi, când i-am văzut pe insula Mauritius, că stăteau la capă, fără vele, cu echea banda sub vânt și prova în val. Bompresul s-a rupt și a fost o adevărată minune că nu s-au trezit dezarborați, deoarece catargul principal nu era asigurat spre prova decât de straiul bompresului, greemenlul lor neavând strai de etravă. Iar cei trei au trebuit să fie spitalizați, în urma rănilor căpătate în interiorul cabinei în timpul accidentului.)

Teoria lui Jean Gau

Iată, după spusele lui Jean Gau, cea mai sigură metodă de a sta la capă: sub trinchetin, brațat cât se poate în axul navei, echea banda sub vânt. Nava se menține astfel travers pe val, fără să înainteze și derivează suficient pentru a fi protejată.

Dacă vântul scade, dar marea continuă să fie periculoasă,

Jean Gau ridică, eventual, vela artimonului, menținând echea sub vânt. Nava se așază astfel puțin mai aproape de direcția vântului, oscilând între vântul de travers și viâtul strâns, protejată de curentul de derivă.

Îi pun atunci o întrebare care-mi stă la inimă de la accidentul avut. În largul Durbanului: dacă un val gigantic parvine să traverseze remuul protector și te răstoarnă ca pe o clătită, uriașa presiune a apei pe trinchetin nu o va lăsa măcar fără arborele mare? (Aici e un mic fitil la adresa lui Jean, al cărui arbore mare nu e asigurat decât de straiul bompresului, focul întinzându-se de la vârful acestuia până la catargul principal, iar impresia mea e că dacă un val dintr-acelea adevărate s-ar prăvăli peste focul ăsta mare, catargul și bompresul ar zbura peste bord în doi timpi și trei mișcări…) „N-a existat val care să traverseze remuul nici al *Ondei,* nici al *Atomului* când acestea s-au aflat la capă", îmi răspunde, Jean Gau, nițeluș vexat de remarca mea privitoare la fixarea spre prova a arborelui său mare și de încăpățânarea mea de a nu înțelege ceea ce i se pare absolut evident.

„Cât privește ancora de furtună, să n-aud de ea, continuă Jean

Gau. Am folosit-o ultima dată pe *Onda* și-am fost convins atunci că ciolanele mele se vor odihni în mâlul de pe fundul Atlanticului. Adevărul e că nenorocita aia de ancoră de furtună, filată la prova, menținea într-atât de bine etrava perpendicular pe val, încât din cauza șocurilor, ca fiind legată de babale. Ziceam că acuși, acuși rămân fără etravă. Trebuia să vezi valurile cum veneau peste vas, care, înfruntându-le din față, nu mai era protejat de niciun remuu. Am înșfăcat atunci cuțitul și trosc! o lovitură zdravănă peste parâmă ca să mă scap de scârbă asta de ancoră pe care o socot cum nu se poate mai primejdioasă."

În sinea mea mă gândesc la ce spunea Jean cu privire la ancora de furtună care menținea atât de bine etrava *Ondei pe* direcția valului. La ultimele mele două nave, am remarcat o tendință net opusă: cu sau fără ancoră de furtună, situația rămânea aceeași, astfel încât am fost de-a dreptul fericit să constat eficacitatea unei ancore obișnuite fixate de parâmă de vreo patruzeci de metri. Parâma, luând o orientare oblică datorată, pe de o parte, greutății ancorei și, pe de altă parte din cauza derivei, oferea o suprafață de frânare considerabilă și acționa într-un mod extrem de satisfăcător. Altă navă, alte metode!...

„După ce am scăpat de blestemata aia de ancoră furtună, a continuat Jean Gau, am ridicat trinchetinul, l-am brațat în grandee pe axul navei cu cărma sub vânt și s-a terminat eu emoțiile: niciun val nu se mai rostogolea peste *Ondu,* deși ea stă la capă în traversul lor, dar era protejată de remuul ei de derivă. De când am făcut această experiență, n-am mai îmbarcat niciodată cu mine porcăria asta voluminoasă și inutilă. Când e să stau la capă, folosesc trinchetinul, sau trinchetinul și vela aritimonului, în funcție de tăria vântului"[21]

Joseph Merlot: capa pe un cuter.

---

[21] E de notat aici că starea mării nu depinde întotdeauna de tăria vântului: uneori, un vânt teribil va avea ca efect fericit pulverizarea crestelor periculoase. Când însă vântul scade în intensitate, atunci, atenție, valurile vor deferla peste navă, mamă-mamă, mai ales dacă ntră in joc și un curent contrar. (N.A.) .

După Jean Gau, Joseph Merlot este rugat să ne împartășească teoria lui, bazată pe experiența acumulată, *Korrigan* fiind un cuter cu trinchetinul fixat pe etravă și focul, pe bompres.

— Am fost nevoit să stau la capă, ne spune Joseph, de două ori în Mediterană, o dată pe coasta de est a Africii, în zona Mombassa, și, în sfârșit, în largul Mozambicului. În aceste ultime două cazuri, vântul sufla în direcția opusă curentului mozambican care era de ordinul unui nod.

Am folosit întotdeauna pentru capă-trinchetinul, exceptând o singură dată, când am ridicat focul în locul velei mari.

N-am avut probleme cu aceste două metode, dar prefer să stau la capă folosind trinchetinul pentru că atunci pot utiliza vântul. Mi s-a întâmplat chiar să parcurg patruzeci de mile într-o singură noapte pe drumul corect.

— și echea, cum o aveai fixată? am întrebat eu atunci, știut fiind că o navă la capă trebuie să deriveze mai curând lateral sau cu spatele, decât să înainteze sub vânt.

– Echea? n-am fixat-o pentru că nu-mi place să supun cârma unor eforturi suplimentare când marea o dezlănțuită. O las liberă, nelegată și folosesc o bucată dintr-o cameră de aer de automobil ca să nu-mi joace cârma prea tare. Iar trinchetinul nu-l brațez riguros pe axul navei, îl las așa ca și cum aș naviga cu vântul strâns…

—Și n-ai încasat niciodată un val ca lumea în trinchetin amuzându-te să ții drumul cu velatura redusă pe timp de furtună?

— Nu, niciodată… sau cel puțin, nu încă, A răspuns Joseph.

Jean Gau clatină din cap, murmurând: „Chestiile astea nu-s serioase, dar nu-s serioase deloc. Ai s-o pați și tu într-o zi, bătrâne Joseph".

În ceea ce mă privește, socot și eu că, odată și odată, Joseph are s-o încurce rău de tot dacă dă peste el unul din acele valuri cu adevărat monstruoase căruia să-i vină în plus și ideea de a se sparge în momentul precis când a atins nava. Ca să fie periculos, un val trebuie să întrunească două condiții: prima este să fie enorm; a doua, să se spargă fie deasupra navei, fie la câțiva metri înaintea ei. Dacă o face după, nicio problemă. Dacă se sparge prea devreme, echipajul se va alege cu niște emoții

zdravene, ceva spumă pe punte, în cel mai râu caz o zgâlțâitură, dar fără consecințe serioase.

De altfel, vreme destul de îndelungată, n-am crezut posibil că un val cu adevărat gigantic poate să se năpustească exact asupra unui mic velier, probabilitățile unui asemenea accident părându-mi-se mult prea mici ca să fie luate în considerație! E atâta loc în jurul unei nave… de ce să se spargă tocmai deasupra acestui dopuleț săltând pe mare?…

Probabil că un matematician s-ar putea distra pe tema asta, operând savante calcule ale probabilităților. Întrucâtva, există o similitudine cu ciocnirile pe mare. Cum să-ți imaginezi că două puncte ce hălăduiesc pe imensitatea oceanelor se pot întâlni într-o zi? Mai cu seamă când unul din aceste puncte este reprezentat de un minuscul velier, a cărui ruta vaga- boandă depinde de Atotputernicul Vânt, iar celălalt punct este un vapor care nu cunoaște alte zeități decât orarul și linia dreaptă? și totuși, numărul velierelor care s-au ciocnit cu aceste vase de fier e mare: *Le Toumelin* n-a fost izbit în zori, cu toate luminile de poziție vizibile?

Acum, privirile noastre s-au ațintit către Bardiaux. N-avem nici cea mai mică ezitare: Bardiaux este marele maestru care va deschide cu siguranță pentru cei trei stagiari porțile ce duc spre lumină. Lui Bardiaux însă îi e totuna, cu capă sau fără capă. A stat și el la capă, dar asta nu l-a împiedicat să fie răsturnat ca o clătită. După părerea lui, totul vine de la navă. De ea depinde, cu precădere, rezultatul final, deoarece, fie că stai la capă sau nu, lucrurile-s cam aceleași, cu următoarea diferență, deloc neglijabilă: când pui la capă derivezi, în general, într-o direcție, nedorită, pe când dacă iei mărea în piept și nu-ți faci complexe, continui să ții drumul propus, sau, în cel mai rău caz, să nu pierzi ce ai parcurs. Această îndrăzneață teorie se sprijină pe un argument irezistibil: reușita. În plus, cu cât scapi mai repede din zona furtunii, cu atât mai bine, n-are rost să te bălăbănești în larg unde ți se poate întâmpla orice. Cât privește ancora de furtună, aceasta nu i-a dat niciodată satisfacție și nici nu are așa ceva la bord, găsind-o mult prea voluminoasă pentru un mic velier. Preferă să se servească de o ancoră obișnuită, cu un lanț suficient de lung ce trage oblic.

Înainte de a încheia acest, capitol care prezintă interes pentru numeroși marinari, fie că sunt navigatori de larg, fie că preferă să caboteze, îmi voi expune la rându-mi ideile și experiența pe această temă. Mai întâi, să discutăm despre ancora de furtună.

N-am fost niciodată mulțumit de tipul clasic pus la punct de căpitanul Yoss. Respectiva ancoră se prezenta sub forma unui con sau a unei piramide confecționate din pânză de prelată. Cu o deschidere de 80 la 90 de cm, menținută rigidă de o babă în cruce ori de un cerc din fier sau din lemn. Toți navigatorii amatori fie au auzit de ea, fie o cunosc pentru că au avut-o la bord. E un aparat incomod, greoi, dificil de scos din apă odată furtuna trecută.

Pe de altă parte, eficacitatea acestei ancore de furtună este foarte dubioasă, deoarece acțiunea sa de frânare e slabă, în general insuficientă ca să mențină etrava navei perpendicular pe val, centrul de derivă al ambarcației aflându-se, aproape întotdeauna, mult în spate. În majoritatea cazurilor vasul se va așeza deci în travers când această ancoră de furtună va fi mulată pe la capul prova. Ca o ancoră de furtună de acest tip să fie eficace i-ar trebui o deschidere mult mai mare, ceea ce ar face prezența ei la bord extrem de incomodă, iar manipularea foarte greoaie.

Personal, am posedat succesiv trei asemenea ancore și sunt nevoit să mărturisesc, spre marea mea rușine, că le-am pierdut pe toate pentru un unic și simplu motiv: nu-mi dădeau nicio satisfacție și le-am văzut disparând aproape cu bucurie, regretând doar pierderea parâmei (pe care, bineînțeles, omisesem s-o asigur în prealabil).

Cu toate acestea, o ancoră de furtună se poale dovedi de o mare utilitate dacă imperativul momentului e să derivezi cât mai puțin. De pildă, când ai vântul dinspre coastă, molată la pravă, ea va reduce, cât de cât, deriva. Molată la pupa, fără velalură de capă, ea va diminua progresia navei, menținând-o cu spatele la val și fără obligația ca cineva să se afle permanent la cârmă (firește, totul mai depinde și de construcția navei)...

Există însă și un tip de ancoră de furtună, foarte puțin cunoscut, care răspunde pe de-a-ntregul rațiunii sale de a fi.

Ea oferă o suprafață mare de frânare, fără a avea

inconvenientele ancorei tip Voss: greutate, volum, dificultate de manevrare. Simplitatea ei este extremă. Iată cum se prezintă ea:

Un dreptunghi din foaie de cort cu dimensiunile 1,26 m pe 1 m (pentru o navă de 5 t) are cele două baze mari fixate solid pe două bare; cea de sus, din lemn, cu un diametru de opt la zece centimetri, va sluji drept flotor: cea de jos, din fier galvanizat, va avea funcția de lest, obligând pânza să se mențină vertical în mare. Patru funii de manila, de cinci metri lungime, prinse la cele patru colțuri ale dreptunghiului din pânză, sunt reunite la capetele lor libere printr-un inel de care se atașează parâma ce leagă această ancoră de navă.

Important este ca cele patru odgoane de manila să fie exact de aceeași lungime.

Cu acest tip de ancoră de furtună, care este destul de mare fără a fi și voluminoasă (ea se rulează ca *o* jaluzea) și lesne de urcat la bord după trecerea vijeliei (e suficient să apuci ruloul superior și să tragi spre tine), navigatorul poate fi sigur că vasul lui se va afla permanent cu prova pe val și va deriva foarte puțin. În ceea ce mă privește, lucrurile sunt clare, e cel mai perfect, tip de ancoră din câte cunosc.

Și acum, să discutăm despre capă. De la bun început consider că e necesar să subliniez că indiferent de modul în care este practicat statul la capă, niciun velier de mic tonaj (mă refer la iahturi) nu e ferit de o răsturnare dacă un val realmente serios se sparge la momentul potrivit. Mă refer la capa fără vele sau cu velatură redusă și absența ancorei de furtună.

Numărul navigatorilor răsturnați de câte un val uriaș este prea mare ca să mai încapă vreo discuție. Îi voi menționa în trecere, pe Voss pe *Sea Queen,* Bardiaux pe *Les Quatre-Vents,* Vito Dumas pe *Legh II,* Tom Steel și Cruickshank pe *Adios,* Bernicot pe *Anahita,* mai recent Henry Wakelam pe *Wanda*, prietenii mei neozeelandezi pe *Marco Polo,* eu însumi pe *Marie-Thérèse II,* și încă mulți alții pe care i-am uitat sau de care n-am știut.

Toate aceste nave se găseau la capă când s-a produs evenimentul. În felul lor firește și, probabil, în fel și fel de chipuri.

Dar asta nu le-a împiedicat să se răstoarne…

Este indiscutabil faptul că remuul protector al unei nave derivând în travers sau aproape în travers cu velatura adecvată

situației reduce considerabil riscurile unei răsturnări. Dar dacă un val gigantic străpunge totuși acest baraj, vasul va fi izbit lateral, răsturnat cu violență, cu riscul nu numai de a fi dezarborat, dar și grav avariat. Ce trebuie făcut? Răspunsul e valabil doar pentru mine, căci n-am pretenția să dau sfaturi acolo unde opiniile unor marinari mult mai experimentați sunt contradictorii.

Când vremea începe să se strice, voi face ceea ce am făcut întotdeauna înainte de accidentul meu în largul Durbanului, adică iau capa sub vela artimon, sau, dacă greementul nu comportă decât un singur catarg, cu vela mare redusă. Evident, echea sub vânt. Luată în acest mod, capa e foarte confortabilă: nava, ușor înclinată pe bordul de sub vânt, n-are aproape deloc ruliu. Dacă pescajul este neînsemnat, remuul o va proteja de minune, cel puțin la început. Traiul la bord va fi liniștit, fără păreri de rău din pricina timpului pierdut, întrucât prudența insistă să rămâi la capă până când marea își va regăsi surâsul.

Dacă însă vremea rea se prelungește, mi se pare oportună o altă manevră: o iau spre prova (gol pușcă de teamă să nu ud și puțina lenjerie uscată care mi-a mai rămas) și arunc ancora de furtună. Nu cea inventată de Voss, nu, nu! ci cea pe care am descris-o mai înainte, ori *o ancoră obișnuită cu toată parâma ei.* Dacă greementul meu e de tip ketch sau iolă, las vela artimon bine fixată în axul navei, dar pun cârma la zero, adică și ea în axul navei, pentru că impactul unui val gigantic asupra provei (provocând deci un recul violent al vasului) să nu provoace frângerea echei din cauza rezistenței ce-ar opune apei o cârmă așezată ușor transversal. Este lesne de înțeles că dacă nava dă brusc îndărăt cu o cârmă fixată la 45°, presiunea apei asupra safranului ar fi enormă și ar putea provoca o avarie" eventual gravă: ruperea safranului sau a axului cârmei, ori smulgerea balamalelor cârmei sau, dacă aceste balamale sunt foarte solide, smulgerea etamboului! De ce nu, la urma urmei?... Fără a moi vorbi de accidentul benign, dar foarte enervant, al ruperii echei. În plus, și amănuntul e important, azvârlită violent îndărăt, cu cârma la 45°, nava va avea tendința să se așeze transversal și să se trezească răsturnată de același val, așa cum mi s-a întâmplat în largul capului Sainte Lucie.

Dacă nava și greementul sunt solide, nu se va întâmpla nimic,

cu atât mai mult cu cât în general, ruful e teșit spre provă (eu unul cel puțin îmi construiesc numai așa rufurile).

Nu-i mai puțin adevărat că, având ancora de furtună în fața navei, cârma e totuși supusă unui efort. Dacă skipperului îi e teamă pentru cârma sa, chiar așa fixată pe axul ambarcației, îi rămâne posibilitatea de a pune la capă cu ancora de furtuna filată la pupa. În atare situație cârma nu va avea nimic de suferit, fiindcă ea nu va face altceva decât să urmeze nava (ca de obicei) în cazul în care valul se va sparge venind din spate. Atunci panoul din spate al cabinei va fi cel care va suporta șocul – uneori teribil – mai ales pentru că pe un velier mic, cabină este destul de înaltă și expusă dinspre pupa.

În astfel de cazuri pol fi utilizate, în locul ancorei de furtună, câteva parâme prinse de pupă și lăsate în apă. Ele vor acționa ca niște frâne (nu atât de eficace ca o ancoră de furtună), dar mai ales ca niște stabilizatoare dacă valul, spărgându-se în spatele vasului, ar avea tendința să-l așeze transversal. În legătură cu aceste parâme și pentru că am utilizat de câteva ori metoda descrisă, la bordul navei mele precedente, *Marie-Thérèse,* am remarcat că o singură parâmă, cu cele două capete ale sale prinse fiecare de câte un bord (parâma formează atunci un soi de buclă) are drept efect, un fel de boronare a mării, provocând destul de îndelung în siajul vasului un remuu protector, din păcate mult prea îngust ca să fie eficace.

Aș putea fi întrebat: și dacă furtuna se dezlănțuie când vasul se găsește destul de aproape de coastă și vântul îl împinge într-acolo?

Voi răspunde că, personal, prefer să navighez în general în largul țărmului și că o distanță de 50 la 100 de mile nu mi se pare exagerată atunci când e vorba de o coastă cu rafale frecvente de vânt. Trebuie spus că, de regulă, chiar dacă așa ceva ar părea paradoxal unora, o navă aflată la capă este departe de a fi nefericită.

Dacă totuși te-ai lăsat prins de furtună prea aproape de coastă, ei bine, atunci procedezi precum Bardiaux! Iei furtuna în piept. E și motivul pentru care sunt întru totul de acord cu vechea zicală marinărească: „De prea greu n-a dus niciodată nimeni lipsă”.

Atom și *Les Quatre-Vents* au rămas la Durban o lună și ceva. Apoi, au ridicat pânzele către alte ținuturi: Jean Gau a luat-o direct spre Cape Town, parcurgând distanța în 21 de zile, din pricina timpului urât. Bardiaux a pornit la hoinăreală, oprindu-se cam peste tot, între Durban și Cape Town, unde avea să rămână îndelung, în vreme ce Jean Gau lua drumul Franței ca să-și revadă mama. După aceea *Atom* l-a readus pe navigatorul solitar la New York, oraș pe care îl va părăsi din nou ca să-și sfârșească în liniște zilele printre acele insule din Pacific care l-au fermecat.

Înaintea plecării celei mari, Henry a vrut să facă un tur de probă până la portul mozambican Beira, la 700 de mile la nord de Durban, să revină și abia apoi să decidă care va fi etapa următoare.

Plecarea *Wandei* în direcția nord a avut loc exact înaintea declanșării vântului de sud-vest. Ca să urci coasta Africii nu există altă soluție: e nevoie de un vânt din sectorul sudic, ori pe coastele Natalului cu dumnealui nu-i de glumit. Traversarea până la Lourenço Marques, cam 300 de mile, va rămâne pentru Henry o amintire de neuitat, deoarece, dacă se îndepărta prea mult de țărm, avea de înfruntat un puternic curent contrar și o hulă violentă. Rămânând însă în preajma coastei, însemna lipsă de somn, pentru cu această navigație tangentând mereu stâncile presupunea să stai zi și noapte la cârmă, bătut de ploaie și de stropii spulberați de pe crestele valurilor. A fost soluția pe care a ales-o.

În ceea ce privește munca mea de la „Louw & Halvorsen”, ea își urma cursul, un curs ce se accelerase însă într-atât încât abia izbuteam să-l urmez. Cauza era schimbarea directorului. Consecințele acestei măsuri, fericite poate pentru firmă, erau mult, mai puțin favorabile mie. Pe scurt., patronul mă.. “reperase” – asta ca să folosesc o expresie fără echivoc — în pofida tuturor eforturilor depuse de Peter, care înțelesese de mult care-i adevărul, dar hotărâse să ia sub aripa lui protectoare, pe *Frenchman-ul* navigator solitar.

Într-adevăr, într-o bună zi, mă strânsese cu ușa:

– La mine nu țin cacialmalele. Ce învârteai tu în viață înainte de a ne pomeni eu tine aici? E de prisos să-mi îndrugi verzi și uscate, m-am prins la repezeală că n-ai prea umblat cu sculele.

Pe patron, dacă asta te amuză, poți să-l duci de nas cât poftești. De altfel, e și lucrul cel mai bun pe care-l ai de făcut. Da' nu și pe mine! Ei? Deșerți sacul? Aștept.

Era, într-adevăr inutil să-l păcălesc pe Peter. De fapt, lucrul acesta mă stânjenise de la bun început... dar omul trebuie să-și câștige o pâine, nu-i așa? Am adăugat numai, cu o reală sinceritate, că socotesc indispensabil, pentru actualele vremuri, să ai o meserie în mână și că aceea de marangoz mi-ar fi mult mai folositoare decât cea de mecanic, deoarece nu-mi plac motoarele și că metoda cea mai nimerită pentru a învăța o meserie este de a plonja în ea fără să-ți faci complexe (aici pe Peter la pufnit râsul), mai cu seamă când locul de muncă e simpatic, iar camarazii și mai și.

— Bine, bine, mi-a răspuns Peter, oprește vrăjeala, dar dacă mi-ai fi spus toate astea nițel mai din timp, nu ți-aș fi încredințat anumite lucrări de dulgherie unde treaba trebuie făcută repede și bine. Habar n-ai că ieri m-am dat de ceasul morții ca să potolesc un client furios. A trebuit ca seara să mă apuc eu de șmotru, zicând că tu nu bei niciodată, dar că excepția confirmă regulă.

Dragul meu Pater, dacă din greșeală sfântul Petru te va trimite în paradisul marinarilor, fie-ți marea și vântul întotdeauna favorabile, iar peștii zburători să acopere, la fiece nou răsărit de soare, puntea velierului tău!

Din păcate, noul director avea ochii pe mine și-i o mare greșeală să crezi că toți patronii sunt niște idioți. În afară de călăfătuirea care mă interesa în cel mai înalt grad, devenind chiar un foarte bun meseriaș, deși cam încet, și construcția bulmelelor, domeniu în care mă descurcam convenabil, pentru tot restul rămâneam codaș.

Călăfătuirea și bulmele nu reprezentau însă decât o parte din activitățile firmei „Louw & Halvorsen"; dar tot ea, călăfătuirea, mi-a venit în ajutor sub forma revoluționară a călăfătuirii... submarine. Marea, grozava mea șansă!

Lucrurile s-au petrecut în felul următor: într-o zi, când aproape mă și vedeam pus pe făraș, patronul unui vas de pescuit și-a adus nava pe șantier: puternică infiltrație de apă. La „Louw &

Halvorsen“ toate calele de carenaj erau ocupate și nu deveneau libere înainte de trei zile. Spre marele meu noroc, aceeași situație era și la șantierele concurente.

Odată, apucasem să-i vorbesc lui Peter despre aptitudinile mele de a astupa în mod durabil spărturile din cocă, plonjând sub ea. Atunci nu mă crezuse, dar pesemne și-a amintit, fiindcă a venit și m-a luat din echipă de bulmele:.. Amice Bernard (toată lumea își spune pe numele mic în țările britanice), dacă nu ești atât de cacealmagiu pe cât mi-e teamă, a sosit momentul să ne arăți câte ceva.“ și mi-a explicat situația. Consultat, directorul s-a mulțumit să dea din umeri, zicându-și că, la urma urmei, va fi un prilej excelent ca să se debaraseze de mine. „Vedem noi îndată până unde țin șmecheriile lui“, s-o fi gândit el.

Marinarii indonezieni mă învățaseră să efectuez reparații submarine folosind un amestec de argilă și ciment și aplicasem această tehnică la precedenta mea nava care, trebuie să mărturisesc, nu era chiar nouă. Amestecul de care vorbesc dăduse rezultate bune, dar descoperisem ceva mai grozav ca să călăfătuiesc găurile între două scânduri.

Se știe că operațiunea de călăfătuire constă în a introduce un șnur din câlți sau bumbac peste tot unde, în construcția cocii se găsesc alăturate piese din lemn și mai cu seamă între scândurile bordajului. Evident, acest șnur este introdus din exterior. Odată nava lăsată la apă, câlții sau bumbacul se umflă sub efectul umidității și etanșează toate interstițiile.

După cum reiese, important e ca îndesarea șnurului să fie regulată, strâns făcută, iar materialul perfect uscat. Iar eu care pretindeam să execut această operațiune sub apă!

Soluția exista, extrem de simplă în realitate, numai că eu, potrivit obiceiului, o căutasem prin zone mult prea îndepărtate! Lumina se făcu într-o bună zi, nu orbitoare, pentru că, de fapt, ea nu ascundea niciunul din detaliile care reprezentau pentru mine împlinirea unui vechi vis. Totul vine la timpul potrivit,. și timpul potrivit sosise!

Cred că e necesar să descriu minuțios modul în care am efectuat această operație, pe care am repetat-o apoi cu succes, de cinci ori, la navele de pescuit din Durban.

Ea comportă următorii timpi:

l) descoperirea, din interiorul navei, a originii infiltrației;

2) reperarea spărturii, cufundându-mă sub cocă;

3) călăfătuirea ei, sub apă, cu bumbac uscat.

Prima operație e clasică. Singurul mod de a depista infiltrația constă în eliminări succesive: pompez apa din cală, zvânt cu ajutorul unui burete fundul, apoi localizez firicelul de apă, începând cu prova, partea centrală, pupa. În general, accesul la prova și partea centrală este lesnicios. La pupa, lucrurile stau mai prost: niciun curent de apă nu te ajută să localizezi sursa avariei. În plus, forma țuguiată a cocii face destul de greu accesibilă această parte a navei: înarmat cu o lumânare și foarte multă răbdare, te dedai la nenumărate contorsiuni.

A doua scrie de eliminări: babord sau tribord. Afară doar dacă apa nu se infiltrează pe la joncțiunea chilei, ceea ce îngreuiază serios treaba.

În sfârșit, urmărind osatura sau scândura de-a lungul căreia – se scurge apa, se poate determina destul de exact locul spărturii. Auzul m-a ajutat adesea să câștig timp, percepând clipocitul firicelului de apă și localizindu-l: tot așa și pipăitul, în cazul unui pescador venit la Durban: spărtura se găsea la pupa, sub grinda chilei. Plimbându-mi ușurel palma peste locul cu pricina, am simțit micul vârtej revelator.

Odată descoperită spărtura, apelând la multă, multă răbdare, locul ei e marcat din interior. Totul e că această spărtură să nu fie sub brațura din dreptul etravei sau al etamboului. Mai ales în acest ultim caz remedierea avariei va fi foarte dificilă din pricina torsiunilor provocate de cârmă. Călăfătuirea în această zonă cere întotdeauna o grijă deosebită și trebuie supusă unor verificări periodice.

Urmează acum descoperirea din exterior a spărturii, localizată. După cum am descris, din interior, înarmat cu un burghiu, dau o gaură în bordaj cam la vreo treizeci de centimetri de spărtură; în această gaură, îndes un piron de cupru, suficient de gros ca să astupe orificiul făcut și îndeajuns de lung ca să iasă în exterior. Înainte însă de a-l bate, îi fac lângă vârf câteva scrijelituri cu ajutorul unui clește. Motivul se va vedea mai încolo.

Acest cui va localiza din exterior zona în care se află spartura.

De ce folosesc un cui de aramă? Pentru că el va rămâne acolo până la următorul carenaj iar arama nu oxidează. Dacă aș scoate imediat cuiul ca să-l înlocuiesc cu un cep din lemn, ar însemna să ofer o priză excelentă moluștelor lamelibranhiate, dat fiind faptul că respectivul cep n-ar putea fi protejat de o vopsea submarină. Deci, lăsăm mai bine pironul de aramă.

Acum totul este gata pentru operațiunea de călăfătuire submarină. Mă scufund, cu masca pe față și având asupră-mi o cârpă albă și un briceag. Cârpă o voi înfige în cui unde se va menține datorită scrijeliturilor și-mi va permite localizarea imediată a locului de muncă (înainte mi s-a întâmplat să caut în neștire afurisitul acela de piron). Albeața cârpei, vizibilă, mă va scuti de pierderea timpului și a suflului.

O centura cu plumbi va reduce eforturile necesare scufundătorului pentru a se menține sub apă.

Briceagul (sad un cuțit de bucătărie cu lama din oțel inoxidabil) va permite descoperirea zonelor suspecte. Agerimea privirii duce și ea la câștig de timp, mai ales că, sub apă și văzută prin ochelari, dimensiunea imaginii sporește cu o treime, într-o suprafață bine călăfătuită vârful briceagului nu pătrunde aproape deloc, dar de îndată ce dăm peste o zonă defectuoasă, el se înfige fără efort. Odată descoperită, zona respectivă va fi marcată printr-o altă cârpă albă, astfel ca la următoarea scufundare să poată fi localizată pe loc.

Dacă zona suspectă e foarte întinsă va trebui căutat și iar căutat, plonjând și replonjând. Pescarii vietnamezi m-au învățat însă un truc. Ei nu călăfătuiesc propriu-zis sub apă, dar se pricep să astupe provizoriu o infiltrație folosind sulf amestecat cu păcură (peștișorii și creveții ar mânca ei sulful, dar au oroare de gustul păcurii). Trucul de care vorbeam constă în a-ți plimba capul de-a lungul cocii; pătrunzând prin fisură, apa provoacă o aspirație și scufundătorul își simte părul lipindu-se de bordaj. Sigur, aspirația aceasta e foarte slabă, dar totuși perceptibilă. Atunci, pescarii vietnamezi badijonează copios porțiunea incriminată masând locul respectiv cu palma. Un pic de sulf tot va pătrunde în interiorul găurii! O, Asie milenară! și totul, firește, fără ochelari de scufundător…

În ceea ce ne privește, acum că am depistat fisură și am

marcat-o cu o cârpă albă, nu ne mai rămâne decât s-o călăfătuim, sub apă, cu niște bumbac uscat.

Bumbac uscat sub apă? Ei bine, da! Ba este chiar și foarte simplu. Pentru ca bumbacul să rămână uscat este suficient să fie bine înmuiat în sulf. După o zi, sulful va fi suficient pătruns de apă, cel puțin în anumite porțiuni. și atunci, bumbacul se va umezi, se va umfla și va siringa perfect. Vom regăsi astfel principiul călăfătuirii clasice....

Ceea ce însă nu-i nici simplu și nici ușor este transpunerea în practică a acestui principiu elementar! E nevoie să fii un înotător mediu ca să poți rămâne sub apă circa treizeci de secunde și, mai ales, SĂ ÎNCERCI în loc de a pretinde, de la bun început, că așa ceva e imposibil.

Aici trebuie să amintesc de un alt mic truc din meseria de marangoz. Un debutant va avea tendința să astupe, doar fisura propriu-zisă. Rezultatul va fi obturarea ei, dar în același timp crearea a altor două crăpături, la fiecare din capetele porțiunii călăfătuite. Îndesând bumbacul între două scânduri, ele se distanțează ușor. Acolo unde a fost presat bumbacul apa nu va pătrunde. Dar în părți, cele două scânduri nu vor mai fi în contact cu vechiul fuior de câlți devenit, odată cu scurgerea timpului și prin tasare, aproape la fel de rigid ca și o baghetă de lemn.

Pentru a evita atare situație se imită profesioniștii care încep călăfătuirea cu cincisprezece centimetri înaintea porțiunii avariate, îndesind moderat la început, atingând maximumul de etanșare pe cei câțiva centimetri ai fisurii, diminuând progresiv compactarea ca să sfârșească, moale de tot, cincisprezece centimetri mai încolo, în “coadă de șobolan”.

Sculele folosite sunt dalta de călăfătuire și un ciocan de două kilograme. Dacă lipsește dalta, treaba poate fi făcută și cu o șurubelniță, dar va merge mai încet. În schimb, aceeași șurubelniță devine ideală în anumite cazuri: în locuri angulare, la joncțiunea chilei cu etamboul de pildă, sau pentru fisurile foarte mici care sunt de domeniul călăfătuirii submarine ori pentru etanșarea infiltrațiilor pe lângă un nit sau un piron. Aceste infiltrații sunt foarte frecvente la navele vechi și extrem de greu de localizat. E ca și cu dinții: nu folosește la nimic să-l tratezi pe cel de alături... și numai șurubelnița te poate ajuta să îndeși niște

câlți în jurul pironului sau nitului bolnav. Din pricina unui singur piron mâncat de rugină, o navă poate lua în 24 de ore, o cantitate, alarmantă de apă.

Devenisem acum pentru patronul meu un muncitor extrem de util. Sezonul de pescuit era la apogeu și căpitanilor de nave nu le plăcea să aștepte ca vreuna din calele de carenaj să devină libere, numai pentru că aveau o ticăloasă de infiltrația pe care *Frenchman-ul* putea s-o călăfătuiască într-o singură dimineață. — ba chiar în numai câteva ore. Cu un pic de noroc, asta fiindcă, între timp, îmi fabricasem, un aparat de scufundare de o extremă simplitate, care-mi îngăduia să respir un întreg minut sub apă. Iar după ce minutul trecea, era suficient să urc cu el la suprafață, să-l las așa o secundă, ca apoi să cobor cu el pentru un nou minut de muncă.

Descrierea acestui aparat rudimentar, pe care orice navigator „de duminică" îl poate confecționa în câteva ore folosind doar mijloacele „de bord", va fi făcută ulterior, după punerea lui definitivă la punct de către Henry Wakelam și cu mine, în timpul escalei noastre pe insula Sfânta Elena. Din acel moment, el avea să ne permită să stăm sub apă cât pofteam datorită unui sistem de realimentare realizat la bord într-un timp record. Un pic de răbdare, cititorule, nu suntem încă în rada Sfintei Elena...

Aveam de lucru până peste cap, într-atât încât n-apucam să fac absolut nimic pentru nava mea. Week-end-urile erau folosite strict pentru acumularea de forțe în vederea săptămânii ce urma și asta cu condiția ca weekend-ul să nu coincidă cu sosirea în port a vreunui vas venit să încarce blestematul lui de porumb. În asemenea cazuri, adio repaus duminical: în fundul calei, împreună cu ceilalți, până la terminarea trebii.

Firește, genul acesta de existență n-avea cum să dureze la infinit: contul meu din bancă sporea de la o săptămână la alta, și nu fusese niciodată vorba să prind rădăcini la Durban....

Ceea ce a precipitat lucrurile, a fost întoarcerea *Wandei:* vâsleam spre cheiul clubului ca să mă duc apoi la slujbă când am văzut-o.

Dimineața s-a scurs liniștită în compania lui Henry. Avea și el o groază de mici amănunte de pus la punct înaintea plecării celei mari. De ce n-am face-o împreună? Într-adevăr, de ce nu?

În aceeași zi m-am dus să-mi iau rămas bun de la Peter.

„Dacă apare vreo călătuire de făcut, știi unde mă găsești: voi părăsi rar de tot bordul.“

— Iar tu, dacă ți se topesc economiile înainte de fi sfârșit cu ce ai de făcut, știi aș‌ijderi unde să mă găsești!

Lista lucrărilor pe care trebuia să le întreprind era impresionantă; *Marie-Thérèse II* părăsise insula Mauritius echipată doar cu atât cu cât să iasă în larg.

N-aș vrea să plictisesc cititorul cu relatarea amănunțită a tuturor operațiunilor efectuate la bord, operațiuni care m-au reținut la Durban încă trei luni.

Prima mea grijă a fost lestul. Cel dinainte, șine de cale ferată și vechi lanțuri, nu reprezenta o soluție din cale afară de bună, deși în teorie (și chiar în practică) el ar fi rămas pe loc chiar și în cazul în care nava s-ar fi dat peste cap, în schimb, ocupa prea mult loc utilizabil.

L-am înlocuit cu un lest din ciment, armat cu o tonă de vechi buloane, turnat în interiorul vasului, pe toată lungimea calei. Pornind de sub carlingă și primii stringheri, el constituia un bloc solid și absolut inamovibil: deci, securitate perfectă, orice s-ar fi întâmplat la bord. Era soluția pe care o alesese Slocum și pe care mi-o recomandase și Bardiaux.

Dincolo de securitatea sa absolută, metoda aceasta sporește considerabil rigiditatea longitudinală a cocii, mai ales când cimentul a fost armat cu fier cornier după sistemul utilizat la construcția grinzilor din beton.

Dacă cimentul provoacă sau nu putrezirea lemnului, aici nu mă pot pronunța pentru că nu posed în această chestiune o experiență reală. Singurul lucru pe care-l pot afirma e că numeroase vase de pescuit din lemn folosesc lestul din ciment. Sigur, înainte de a-l turna, cala trebuie să fie perfect curată.

Pe de altă parte, am optat să torn cimentul numai după ce *Marie-Thérèse II* a fost lăsată la apă, în prealabil fiind curățată și vopsită pe mal. Cred, de altfel, că am comis o greșeală dând cu vopsea în cală. Un strat bun de gudron ar fi protejat-o mai bine..

De ce abia după ce *Marie-Thérèse II* a fost lăsată la apă și nu când era pe uscat? Pentru ca lestul să fie turnat când ea se afla în elementul ei firesc, ferită de foarte ușoarele deformări care ar

fi putut să se producă în afara apei, pe cala de carenaj.

Am mai făcut-o și pentru că era mult mai lesne să aflu de cât beton are nevoie ca să fie fericită: când nava pare suficient imersa, turnarea se oprește. Simplu, nu-i așa? Dar nici nu trebuie exagerat entuziasmul și turnat prea mult beton, așa cum am făcut-o la Durban, ca după aceea să am ce scoate la Cape Town cu multă trudă și multe lovituri de ciocan peste degetele cu care țineam dalta...

Căci, dacă este indispensabil ca o navă să aibă suficient lest pentru a reveni la poziția normală în cazul răsturnării ei de un val deferlant, în egală măsură excedentul nereclamat de securitatea ei e inutil. Un vas care este excesiv lestat, aflându-se la capă, nu va deriva îndeajuns pentru a crea remuul protector „sub vânt“ și va risca, în cazul unei hule puternice, să pătimească de pe urma crestelor de val.

Pe de altă parte, o navă prea grea, lovită de valul deferlant, va rezista prin forță unei alte forțe devenite și mai periculoase. și atunci, se lasă cu pagube!

Mai ușoară, s-ar lăsa dusă de impact, amortizindu-l. Pe mare, lucrurile se petrec cam ca în fabula cu *Stejarul și Trestia.* De aceea, o hulă care ar distruge sau avaria grav o navă de 500 – 1000 de tone, s-ar putea mulțumi doar să rostogolească un mic velier; fără să-i provoace stricăciuni importante. Dacă am azvârli un butoi etanș în centrul unui ciclon, butoiul respectiv n-ar păți nimic; s-au văzut însă diguri cântărind sute de tone deplasate de furtună.

După importanta operațiune a turnării noului meu lest a urmat aceea a tuturor portsarturilor mele metalice. Expediate în oraș, mi-au revenit după trei zile galvanizate. Le-am fixat pe vechile lor locuri cu buloane galvanizate și ele, după ce în prealabil, am introdus în respectivele găuri un amestec de ceruză cu sulf (un sfert ceruza la trei sferturi de sulf).

Cu aceeași soluție am badijonat și partea interioară a garniturilor de fier care se aplică pe cocă.

Grație acestui miraculos amestec de ceruza și sulf (el se obține la rece, prin frecare în mână, deși alții îl fac la cald în *bain-marie),* rugina poate fi prevenită cu un succes surprinzător. Se lipește la fel de bine de lemn ca și de fier, nu se topește la soare,

cum s-ar întâmpla dacă sulful n-ar fi fost amestecat cu ceruza și nici nu se întărește, cum se întâmplă când e doar ceruza, datorită acțiunii corective a sulfului. În afara acestor avantaje, nici nu e spălat de mare, chiar în cazul unei traversări dificile.

Zicând că această mixtură ceruză-sulf nu se lasă spălată de mare, ar trebui să mă iau singur de urechi, pentru că mi-a fost lene să îndepărtez de pe marginea portsarturilor excedentul de amestec rezultat din strângerea buloanelor. Mi-am zis atunci că am și așa destule de făcut și că apele Capului Bunei Speranțe se vor însărcina cu această treabă pentru care păreau tocmai potrivite....

Ei bine, la sosirea mea la Cape Town, după șaptesprezece zile de mare, dintre care treisprezece proaste, mixtura era tot acolo. I-am povestit într-o bună zi chestia asta secundului unui cargou norvegian, gândind că-i dezvălui o noutate utilă. Mi-a răspuns râzând că n-am decât să-i cercetez portsarturile, montate la construirea vasului, adică în urmă cu șaisprezece ani. Badijonate anual cu acest produs ele păreau absolut noi, fapt de care m-am convins zgâriind cam pe peste tot. E foarte adevărat că portsarturile unui vapor sunt mai puțin expuse mării și stropilor ca cele ale unui iaht, dar șaisprezece ani nu-s de colea pentru niște portsarturi ce aveau să viețuiască încă ani mulți la adăpostul stratului lor protector și anticoroziv (ceruza trece drept un anticoroziv, la fel ca și miniul de plumb, acestea două având, pare-mi-se, formule chimice înrudite).

Singurul lucru regretabil e că acest amestec nu poate fi utilizat pe un velier decât dacă-l izolezi pe dinafară cu fâșii de pânză ce vor fi vopsite ulterior, operațiune plicticoasă și mâncătoare de timp. Fără această precauție, vai de bietele vele ce vor veni în contact cu unsuroasele portsarturi! vai de echipaj, care nu se va mai putea ține de portsarturi fără a transforma după aceea puntea și ruful în patinoar! și vai de interiorul cabinei care va fi în scurt timp, numai pete!

A urmat apoi instalarea unui bompres. Nu le-am iubit niciodată. În porturi, bompresurile sunt un izvor nesfârșit de necazuri. Butucul ăsta care depășește etrava nici nu face parte cu adevărat, din navă. În cursul manevrelor din rada portului seamănă cu un năsoi care are tendința să se izbească de orice.

Iar navele care evoluează prin preajmă vădesc, o veritabilă predilecție pentru acest apendice fragil pe care par uneori să-l ignore până în momentul în care, crrrr! sarturile s-au agățat de el, făcându-le să țâșnești afară pe punte cu senzația că li s-au smuls toate măruntaiele. Se întâmplă rar ca accidentul să fie grav, dar ar putea deveni. Bietul meu *Snark* și-a văzut odată bompresul smuls… împreună cu o parte din etravă. Sigur, *Snark* era putred, complet putred, dar totuși….

Am jurat, din aceste motive, că nu voi monta niciodată, pe niciuna din navele mele, vreun bompres.

Nicio problemă cu *Marie-Thérèse.* N-avea nevoie de așa ceva ca să navigheze dumnezeiește, cu velatura normală și echea legată, indiferent de vânt, chiar și cu cel din pupă.

Marie-Thérèse II vedea însă lucrurile altfel. Nu capăt bompres, părea ea să spună, nu capeți nici tu traversări liniștite!

Adevărul e că, dacă în radă bompresul poate deveni stânjenitor, în larg se comportă cu totul altfel. În primul rând, sporește suprafața velaturii datorită focului suplimentar. În al doilea rând, în cazul vântului de travers sau mare larg, el aduce navei un echilibru mai mare, deplasând centrul velaturii spre prova, ceea ce înlesnește, atunci când bompreșul este suficient de lung, reglarea echei, deoarece nava devine mai moale.

Contrar părerii generale, am constatat că o navă făcută artificial să devină moale prin adăugarea uneia sau mai multor vele la prova nu e mai periculoasă decât una ardentă sau doar bine echilibrată.

Ca să fiu mai explicit, voi recurge la un exemplu extrem: să ne imaginăm un velier al cărui bompres ar fi atât de lung și atât de încărcat de focuri încât centrul velaturii, plasat mult prea spre prova față de centrul carenei, n-ar mai fi în stare să strângă vântul. Această navă ar răspunde lent la comenzile cârmei, adică ar necesita multă eche sub vânt și nu va mai putea reveni la vânt strâns.

Dacă vântul e din travers, nava înaintează mai încet decât una bine echilibrată, din pricina unghiului cârmei, devenită un soi de frână.

Cu vânt mare larg, nava înaintează sensibil mai bine, în primul rând datorită importantei sale suprafețe de velatură, apoi

deoarece vântul fiind prielnic, echea, deși rămânând sub vânt, poate păstra un unghi mai puțin deschis, din care pricină cârma nu va mai frâna atât.

În cazul navigației cu vântul intre travers și mare larg, asemenea navă nu va avea nevoie de nimeni la eche; după câteva tatonări, ea ar putea rămâne fixată într-un unghi determinat de direcția vântului. Căci, dacă împinsă de un val nava ar veni în vânt, presiunea acestuia din urmă în vele ar aduce-o la capul inițial.

În cazul contrar, când nava ar avea tendința să înainteze cu prea mult vânt, ca atunci când ai vântul din pupa, unghiul cârmei ar aduce-o pe direcția cea bună, acțiunea vântului asupra focurilor reducându-se. Deci, exclus riscul de a veni în vânt.

Așa stând lucrurile, fără să am intenția să-mi fac nava prea moale prin sporirea exagerată a velelor din prova, am decis totuși s-o „înmoi" nițeluș, adăugându-i un bompres și un foc. Ulterior, parcurgând următoarea etapă, de la Durban la Cape Town, n-am putut decât să mă felicit pentru hotărârea luată.

Rezultatele acestei traversări au fost într-atât superioare primei, de la insula Mauritius la Durban, încât, odată ajuns la Cape Town, am mai prelungit un pic bompresul. În aceste condiții, fără a reclama altceva decât câteva tatonări în legătură cu unghiul cârmei, *Marie-Thérèse II* avea să înainteze impecabil cu echea fixată, indiferent de direcția vântului, cu excepția celui din pupă. Exista însă ceva și mai bun și voi prezenta detaliat cârma automată a lui Marin Marie, cârmă care permite oricărui velier, oricât de prost echilibrat ar fi, să navigheze săptămâni de-a rândul menținându-și capul, fără ca acesta să fie corectat, cu condiția, firește, ca vântul să nu-și schimbe direcția.

Mi-am instalat deci bompresul, solid și nu prea lung (1,20 m), iar unul din trinchetinii de rezervă a fost încercat la repezeală pe post de foc. Din cauza grabei, eficacitatea lui s-a dovedit, ulterior, destul de redusă…

Henry avusese de asemeni probleme cu navigația cu echea fixă în cursul precedentei sale călătorii de probă. Ca atare, și-a instalat și el un bompres pe Wandaa, deși slupul său nu fusese conceput să dobândească acest apendice. Atare situație e des întâlnită când e vorba de ambarcații desenate de arhitect). În

prospectele pe care le editează, aceștia laudă calitățile odraslei lor, prezentând-o ca pe un velier de mare croazieră, dar omit o mărturisire, și-anume că respectivul velier de mare croazieră va refuza să navigheze fără un om la cârmă. Ori nu-s mulți cărora să le surâdă să traverseze oceanul cu mâna înțepenită pe eche…

Sunt însă numeroși amatorii care refuză să modifice, fie și ușor, cutare sau cutare amănunt constructiv al vasului lor sub pretext că așa l-a conceput specialistul.

Departe de mine gândul de a pretinde că planurile desenate de un arhitect experimentat ar fi proaste. Am multe da învățat de la ei. Ele însă nu pot fi perfecte, deoarece sunt destinate, în general, unui mare număr de amatori care nu dau navei lor aceeași destinație..

Arhitectul de meserie va ști să deseneze liniile de apă ale unei coci satisfăcătoare, perfecte chiar, pentru un anumit tip de utilizare a navei. Proprietarul însă poate face, fără ezitare, retușurile de amănunt care îi vor permite să obțină rezultatele dorite în funcție de ceea ce își propune să facă din respectiva ambarcație. Treaba aceasta presupune tatonări, deseori încercări nesatisfăcătoare, bani cheltuiți, timp pierdut, dar rezultatul final este întotdeauna o navă mai bine adaptată la cerințele stăpânului ei și ale genului de navigație pe care acesta intenționează s-o practice.

Am văzul nenumărați iubitori ai velelor construindu-și superbe nave destinate navigației în apele tropicale, urmând cu rigurozitate planurile concepute de un arhitect instalat undeva în Europa. Ori, aceste planuri prevăd, de pildă, o chilă lestată doar la mijlocul ei, lăsând spre pupă o porțiune de lemn, imposibil de acoperit cu vopsea pe dedesubt când nava e scoasă din apă pentru operațiunile curente, de carenaj și revopsirea părții imerse. Rezultat: viermii de mare, numeroși în apele calde, își vor săpa în scurt timp galeriile în partea posterioară a chilei.

O tălpică din fier, groasă de doi-trei centimetri, și acoperind partea interioară a chilei din lemn, ar fi fost amplu suficientă ca acest necaz să nu se producă. Dar nu era indicată în plan…

Următoarele operațiuni înscrise pe lista mea de lucrări vizau interiorul cabinei. Era foarte simplu: totul, fără excepție, trebuia schimbat.

După ce întregul echipament a fost scos și depus la prova și pupa vasului ca să-mi fac loc, au intrat în acțiune ferăstrăul și securea (să nu uităm prețioasa secure!), iar seara interiorul cabinei mele semăna cu o încăpere în care a pătruns o hoardă de tâlhari deghizați în hamali chemați să mute mobila.

Acum nu-mi mai rămânea altceva de făcut decât să iau totul din nou de la capăt, uitând de ceea ce a fost înainte și ținând cont doar de experiența anterioară.

Trei săptămâni mai târziu, cabina mea era transformată într-o adevărată odăiță cochetă, cu o canapea dublă pe o latură și încă una vizavi, îngustă, dar suficientă pentru a putea sluji drept bancă, o măsuță pliantă ca să nu-mi ocupe spațiu, câteva rafturi pentru cele 150 de volume pe care le posedam, un dulap la intrare destinat hainelor de oraș, când aveam să mă aflu în vreun port, mantalei de ploaie și puloverelor când sunt pe mare, un lăcaș special destinat radioului pe care mi-l oferisem, lămpi cu gaz montate astfel încât să le pot deplasa în toate sensurile, perdelițe albastre cu modele albe pe ele, într-un cuvânt o veritabilă căsuță, mică firește, dar cochetă, drăguță și confortabilă.

Următoarea vizită a fost făcută postului prova. Aici, totul a decurs rapid: capre din lemn, simple și robuste, permițând o bună aerisire. În felul acesta, velele și parâmele mele în sfârșit rânduite pe două niveluri, ușor accesibile, vor fi ferite de mucezire. „Nu s-ar zice că s-a grăbit”, s-ar putea gândi cititorul serios. Așa-i, dar nici nu poți dansa mai iute decât impune ritmul… mai cu seamă când cel care dansează sunt tot eu…

Voi trece peste restul lucrărilor care nu prezintă niciun interes special pentru cititor. E vorba de o grămadă de trebușoare mărunte, tribut plătit de oricare navigator.

Noua velă mare bermudiană mi-a sosit, în sfârșit de la meșterul căruia o comandasem. *Marie-Thérèse II,* cu garderoba înnoită, pe care parcă ardea de nerăbdare s-o încerce, tânjea după largul mării. și deși privirea-mi fugea nu o dată spre ieșirea din radă, nu mai eram chiar atât de grăbit să plec…Peter prevăzuse exact: contul meu din bancă era la fel de plat ca și

buzunarele mele. Incidentul cu Suezul[22] devia navele spre Durban, așa că mi-am reluat șorțul de marangoz la vechii mei patroni, iar după câteva săptămâni unitatea “navă-skipper“ era cu adevărat gata de drum: nava cu rezerve de echipament pentru un an. Skipperul cu 40 de lire sterline economii ca s-o poată face pe craiul la proxima escală.

Proviziile nu erau din cale afară de abundente, dar cu orezul, fasolea și mazărea uscată și câteva cutii de conserv pe care le aveam puteam rezista suficient până să-mi găsesc ceva de lucru la Cape Town.

Iarăși o slujbă?... Ei da, pentru că vacanțele de acest gen sunt destul de costisitoare și nu în Antile și nici în Pacific puteam spera să găsesc o ocupație care să-mi permită constituirea unor rezerve serioase. Resursa râmânea Africa de Sud, unde era de lucru pentru toți și chiar destul de bine remunerat, dacă socotim că îmi erau îndeajuns zece lire pentru o lună de trai.

Am studiat îndelung această problemă împreună cu Henry și am ajuns la concluzia că lucrul cel mai înțelept ar fi să nu părăsim Cape Town-ul decât după ce ne-am făcut plinul în materie de echipamente de rezervă și provizii. Idealul ar fi fost să putem rezista doi ani fără să fim nevoiți să cumpărăm ceva, indiferent dacă-i vorba de o parâmă sau de o cutie de conserve. Firește, ceva bănuți pentru achiziționarea legumelor și fructelor în timpul escalelor trebuiau să existe, dar în ceea ce privește alimentele de bază voiam să fim aprovizionați pentru vreme îndelungată. Partea nostima e că, într-adevăr, ne-am împlinit dezideratul, dur nu fără multă caznă și cu foarte mult noroc.

Între timp, în portul Durban a sosit ketchul *Jeanne-Mathilde,* de 12 metri, construit la Singapore după planurile lui Rex King, un englez născut în India.

Rex nu naviga solitar, dar odată intrat într-un port rămânea de regulă de unul singur, deoarece echipajul său de adunătură îl părăsea de fiecare dată, pentru motive diferite, dintre care cel

[22] În 1956, guvernul egiptean a naționalizat Compania Canalului de Suez, act care a declanșat o agresiune din partea forțelor anglo-franco-israeliene, eșuată pe plan militar, dar care a dus la închiderea provizorie a Canalului. (N.T.)

principal era probabil lungimea escalelor lui *Jeanne-Mathilde.* Ca și mie, lui Rex îi plăcea să prelungească escalele, deși nu era obligat să muncească pentru bani.

Scria, făcea filme despre țările vizitate, trândăvea și mai ales trudea mult ca să-și mențină mărișoara sa navă în perfectă stare. Un velier de talia ei, comparat cu unul de 8—9 metri, reclamă o considerabilă muncă de întreținere.

Rex părăsise India în tovărășia a doi prieteni cu intenția de a ajunge în Anglia. La Penang, pare-mi-se, unul din ei a fost nevoit să întrerupă călătoria din rațiuni familiale. La câtva timp după aceea, în plin Ocean Indian, pac! celălalt coechipier trânteşte o criză de apendicită. Din fericire, *Jeanne-Mathilde* era echipată cu un post de radio emisie-recepție și Rex a izbutit să ia legătura cu o navă care se afla la câteva sute de mile de ei. S-au învârtit în cerc, așteptând vasul salvator, al cărui fum l-au observat a doua zi.

Dat fiind dificultățile de a calcula, la bordul unui mie velier, punctul precis al întâlnirii și temându-se ca, în pofida vremii splendide care domnea, vaporul chemat să nu-i vadă, Rex a lansat o rachetă luminoasă... care i-a explodat în mână, arzându-i fața și părul. A fost o adevărată minune că nu și-a pierdut vederea în acest accident,.

Coechipierul a fost transbordat pe nava salvatoare, unde a putut fi operat. Sărmanul Rex. Desfigurat și suferind îngrozitor, a trebuit să-și continue de unul singur drumul până la insula Rodriguez, unde a așteptat câteva luni cicatrizarea rănilor. A avut totuși noroc: din tot accidentul n-a rămas decât o ușoară pigmentare a feții datorată pulberii încrustate sub piele.

Pe insulă, a îmbarcat un nou echipaj format din doi sau trei oameni. printre care și doctorul așezării care se înapoia la Mauritius după stagiul pe mică insulă Rodriguez. A urmat etapa Mauritius-Durban, cu o escală la capul sud al Madagascarului, în compania a trei dintre prietenii mei insulari care voiau să emigreze la Durban.

Acum, Rex se îndeletnicea cu recrutarea noului său echipaj, firește benevol și el, care în afara aportului fizic, urma să aducă la bord și propriile lui provizii, deoarece Rex, ca și majoritatea navigatorilor de cursă lungă, nu putea hrăni pe nimeni în afara

stomacului său personal.

La puțin timp după sosirea *Jeannei-Mathilde,* prietenii mei Merlot părăseau Durbanul plecând la Lourenço Marques. Însă nu la bordul lui *Korrigan.* Cu moartea în suflet fuseseră nevoiți să vândă nava, ea nemaiconvenind călătoriilor în trei... Brigitte creștea văzând cu ochii și un cuter de nouă metri e cam mititel ca să slujească drept domiciliu unei familii.

Am asistat cu inima strânsă la plecarea acestor trei prieteni, Joseph, Madeleine și micuța Brigitte. O scrisoare expediată din Lourenço Marques mă anunța că și-au cumpărat un jeep cu care au traversat Africa în căutarea unui colțișor unde să se instaleze. Punctul terminus al periplului lor african a fost Abidjanul, unde s-au fixat... până în ziua când un alt vas, măi spațios decât *Korrigan, va* ieși din matcă.

Apoi a fost sosirea celor doi prieteni mauritieni, Maurice Sauzier și Michel Pitot, la bordul ketchului lor *Eva,* construit, ca și *Marie-Thérèse II*, pe insulă, fără planuri, după ochi, dar foarte rațional, cu linii de inspirație pur europeană și o chilă de două tone. E una din cele mai solide nave din câte am văzut, cu osatura principală și intermediară, perfect îmbucate, totul nituit cu nituri de aramă, buloanele chilei din bronz, iar ea însăși din plumb.

Formele acelui velier aduceau cu cele ale lui *Legh II* al lui Vito Dumas și cu ale navei *Alain Gerbault,* dar mai rotunjite spre prova, ceea ce poate fi un defect, la izbucnirile bruște ale vântului, dar și o calitate când faci traversări lungi în bătaia alizeelor. Dar exiști tu oare pe undeva, navă perfectă, suplă la comenzi, rapidă și confortabilă?

Eva a rămas în port numai câteva săptămâni, după care și-a ridicat pânzele în direcția Cape Town-ului. Prietenul meu Christian Dalais lua și el parte la călătoria care s-a dovedit a fi destul de zbuciumată: la două zile de la plecare, fiind la capă, *Eva* a fost culcată de un val deferlant care a vârât-o cu catargele în apă. Unul din cei trei amici a fost proiectat din patul în care dormea și a aterizai peste camaradul care se odihnea pe patul de vizavi! Într-o altă noapte, când erau din nou la capă, un petrolier a fost, cât pe-aci să dea peste ei. I-a salvat motorul auxiliar care a catadicsit să pornească în ultimul moment.

Din Cape Town, pe care l-au părăsit cu două săptămâni înaintea sosirii mele în acest port, *Eva* și echipajul său au navigat printre insulele Marchize, și Tahiti, unde Maurice Sauzier rămăsese câtva timp pe vremea turului lumii în trei etape efectuat la bordul diverselor iahturi, printre care și *Omoo* al olandezului Van de Wiele.

În sfârșit, în port a sosit și marele ketch *Phoenix,* construit la Yokohama după planurile americanului Reynold.

Împreună cu soția, cei doi copii și trei studenți japonezi, Reynold părăsise Japonia în direcția insulei Honolulu din arhipelagul Hawai. Apoi navigase printre insulele Pacificului, strâmtoarea Torres, insula Mauritius, ca să sfârșească la Durban.

După carenare și revopsirea părții imerse, s-au îndreptat către Cape Town, insula Sfânta Elena, Ascension, Antile, New York.

Nu s-au semnalat, mari necazuri în timpul acestui lung periplu deoarece *Phoenix,* construit de japonezi din materiale extra-dure, cu catarge scurte și foarte groase și un greement apt să reziste la orice, era solid ca o stâncă.

Totuși, în largul Amazonului, zeul Eol, nițeluș contrariat, a izbutit să facă harcea-parcea trinchetinul și vela mare.

A fost una din acele tempeste pe care nimic nu te lasă să le prevezi: și când te gândești că scăpaseră fără nicio pagubă dintr-un ciclon care-l prinsese în Oceanul Indian în largul insulelor Coco.

Bardiaux îmi vorbise adesea de lecțiile acestea pe care ți le dă experiența: din ciocnirile dure, la care însă te aștepți, ieși în general nevătămat, pentru că ai apucat să-ți iei toate măsurile pentru a înfrunta ce-i mai rău. Alea neprevăzute însă provoacă cele mai mari stricăciuni. De aceea, îmi spunea el la Durban; nu mai părăsesc portul decât după ce m-am pregătit să înfrunt orice, chiar ducă e vorba de o mică etapa aparent lesnicioasă. Prea multe încasase Bardiaux în viața lui de marinar ca să nu devină un mare prudent. Singurul lucru regretabil e că, de cele mai multe ori, experiența altora nu ne ajută. E legea aceasta inflexibilă care cere să înveți aproape totul prin tine însuti și să plătești adesea foarte scump o experiență dobândită cu multă caznă.

Eu unul eram gata pentru etapa următoare.

Rămânea doar să mai efectuez o operațiune de mare importanță pentru confortul și liniștea viitoarelor mele traversări.

Era vorba de transformarea părții posterioare a cabinei mele (adică spațiul din interiorul acesteia unde puteai sta în picioare) în post de pilotaj.

Ca să obțin acest rezultat, am decupat un dreptunghi în capacul culisant, fixând în fereastra astfel obținută o placă din plexiglas, de tipul celor utilizate în aviație, groasă de un centimetru și având dimensiunile de 50 x 70 cm. În felul acesta, pe vreme rea, fie că mă aflu la capă, fie că nu, voi putea trage capacul culisant fără să creez în cabină acea obscuritate dătătoare de moral scăzut. și dacă e întotdeauna demoralizant, fiind pe mare, să petreci câteva zile sub un cer plumburiu, cu ploaie și cețuri care te obligă să tragi capacul cabinei, în cazul meu moralul coboară vertiginos dacă sunt nevoit să stau ferecat și, în plus, pe întuneric..

Pe de altă parte, acum voi putea supraveghea artimonul și vela mare prin această solidă placă de plexiglas fără să mai trebuiască să culisez capacul și astfel să mă expun intemperiilor.

Acest panou transparent îmi va îngădui deci s-o duc mai plăcut atât în larg, cât și în porturi. Plouă și în porturi, ceea ce te obligă să tragi toate obloanele și să trăiești în penumbră, lucru destul de trist când ploaia durează câteva zile și n-ai chef să ieși în oraș...

Faptul că puteam supraveghea velatura nu-mi era încă de ajuns: voiam să pot guverna din interior la fel de bine ca și din exterior. Prin urmare, era nevoie să am un tur de orizont complet al navei. În acest scop, am decupat în peretele cabinei, care depășea cu zece centimetri nivelul punții, o serie de ferăstruici dreptunghiulare. De-a lungul întregului său perimetru, înalte de șase centimetri și lungi de doisprezece. Acoperite cu plexiglas și perfect etanșate grație prețioasei mixturi sulf plus ceruză. Doar cele două ferestre plasate la spatele cabinei erau mai mari, sporind iluminatul pe vreme rea.

Ferăstruicile etanșe se aflau deci la înălțimea ochilor, permițându-mi să văd ce se petrece afară și în larg fără să fiu obligat să mă aplec, cum se întâmplă de câte ori privești printr-un hublou, întotdeauna încastrat prea jos.

Ca atare, stând în picioare în cabină, cu mâna pe timona plasată pe peretele dinspre pupa, puteam continua navigația și pe timp urât, fără să mă ud, într-o poziție firească, scutit de cârcei, supraveghind permanent valurile, și, dacă aveam chef, chiar și gătind, pentru că primusul, montat pe un braț articulat, îmi era la îndemână.

La bord totul era acum gata: saulele și parâmele pregătite pentru manevră, scripeții și cheile unse, velele învergate, toate așteptau cu nerăbdare plecarea. Am scos chiar și ancora afară, ca apoi s-o las să cadă la loc, pentru a evita una din acele surprize de ultim minut care te obligă să intri în cabină, să te dezbraci și să plonjezi în apă ca să desprinzi o ancoră care s-a simțit atât de bine în mâlul de pe fund încât acum nu mai vrea să-l părăsească.

Rex King era gata de drum. La fel și *Wanda..* Doar sărmanul Henry nu era. O operație de amigdalită avea să-l rețină încă două săptămâni la Durban. Mare ghinion, pentru că mi-ar fi plăcut să părăsim simultan portul și să navigăm împreună până la Cape Town.

Anotimpul prielnic se apropia însă de sfârșit și curând urma să intrăm într-o perioadă mai dură. În plus, nu-mi mai tihnea Durbanul; când sejurul într-un port se prelungește, navele au tendința să putrezească… ca și echipajele de altfel.

La drum deci, către vântoasele și stropii de spumă din larg care vor impregna cu sare cinstita lemnărie a lui *Marie-Thérèse II* și vor spăla de toate zoaiele sufletul căpitanului ei. Am avut dintotdeauna sentimentul că lungile traversări au darul să opereze la mine o curățenie în profunzime. îndepartând toate murdăriile adunate în timpul șederii pe uscat: odată țărmul pierdut din vedere, omul un se mai poate înstrăina de forțele naturii care-l înconjoară: în scurt timp va face și el parte din ele, simplificându-se, purificându-se în contact cu aceste forțe primare ce-l împresoară și-l absorb.

Această nevoie, nu numai de ceva nou, ci și de o curățire fizică și morală este, așa cred, cea care-l împinge pe navigatorul solitar către alte orizonturi unde trupul și sufletul lui, eliberate de legăturile șl servituțile terestre, își pot regăsi esența și puritatea în sânul unor elemente primordiale din care anticii și-au făcut

zeități.

Vânt, Soare, Mare, iată Sfânta Treime a marinarilor.

Capitolul V

DE LA DURBAN LA CAPE TOWN: 17 ZILE PE MARE – 13 ZILE DE TIMP URÂT

Marie-Thérèse II și-a desfăcut aripile în bătaia Nord-Estului, care în ziua aceea de început de februarie sufla cu putere.

În aceeași zi. Dar trei ore mai târziu, *Jeanne-Mathilde* ieșea de asemeni în larg.

În gâtuitura care separă portul de largul mării, valurile erau mici și agitate. A trebuit să înaintez în volte strânse ca să scap din îngustul șenal care a fost cât pe-aci să-mi captureze nava intre stâncile sale ascuțite, pentru că, în ultimul moment, *Marie-Thérèse II* a refuzat să vireze în bordul opus.

Nu mai aveam destul spațiu de manevră în fața etravei ca să încerc o nouă voltă. Am fost nevoit să pun în pană și tocmai atunci o lanternă electrică, suspendată prea jos, s-a găsit să-mi blocheze timona. Din fericire, curentul mă ducea spre exterior și coca n-a făcut decât să atingă una din stâncile cele mari care bordează sparge-valul.

Și tot din fericire, prietenul meu Peter Gibson venise să asiste la plecare, iar curajul său a ferit-o pe *Marie-Thérèse II* de pagube mai serioase; în pofida riscului de a fi grav rănit,

El nu a șovăit să sară pe stâncă și, în apă până la centură, să mă ajute să împing nava în afara pericolului. Restul l-a făcut curentul și curând eram în larg, în deplină securitate.

Ceea ce am resimțit în cele câteva secunde cât a durat tamponarea de stânci o știu toți navigatorii, fie din experiență, fie și-o pot imagina fără efort: fiecare izbitură a cocii de piatră se repercuta în viscerele mele și în inima ce părea strânsă într-o menghină. Prima zi de mare mi-a fost stricată de acest gust rău rămas în gură, gust pe care-l cunosc prea bine.

În larg, fără a fi propriu-zis dezlănțuită, marea era destul de agitată, dar atât curentul, cât și vântul mă împingeau laolaltă în aceeași direcții!, spre Cap, lucru avantajos mie din toate punctele de vedere, o dată pentru viteză și apoi, din pricina mării... care ar fi putut să fie mai frumoasă.

De îndată ce m-am depărtat de țărm, am coborât velele și,

echipat cu ochelarii de scufundare, mi-am dat drumul în apă ca să verific stricăciunile: niște zgârieturi, fără importanță pentru etanșeitatea și soliditatea lui *Marie-Thérèse II.* Neștiind însă când voi putea carena din nou, mai ales că vopseaua submarină fusese aplicată numai cu o săptămână în urmă, era important să izolez de acțiunea viermilor de mare și a melcilor cei câțiva centimetri pătrați de carenă jupuită prin frecarea de pietre. Intenția mea era să stau mai mult timp la Cape Town unde, în pofida apelor sale reci, subzista primejdia viermilor marini, prezenți, într-un număr mai mare sau mai mic, în aproape toate mările globului.

Am revenit la bord ca să prepar amestecul de argilă-ciment (jumătate argilă, jumătate ciment după tehnica învățată de la indonezieni), amestec pe care l-am aplicat cu mare grijă peste toate suprafețele dezgolite, bătând în prealabil un pumn zdravăn de cuișoare de aramă, lungi de 1 cm, a căror floare și o parte de tijă rămase afară aveau să fixeze amestecul protector. Odată întărit amestecul, melcii n-aveau decât să se agațe, dar viermii de mare, amatori de lemn gol, își vor rupe dințișorii în el dacă le va veni cheful să încerce să pătrundă. Din păcate mixtura mea, preparată și aplicată cu multă minuție, s-a dovedit prea înceată la solidificare și după câteva zile de mare nu mai rămăsese nimic din ea, cum aveam să constat când, profitând de o dimineață de calm plat, am plonjat ca să o verific. Frecarea cu apa, provocată de viteza vasului, o spălase înainte de a fi apucat să se întărească, de fapt, are nevoie de cel puțin douăsprezece ore ca să devină dură.

Cât timp eram pe mare lucrul acesta nu avea importanță, viteza navei împiedicând larvele și melcii să se fixeze. Pericolul va apărea abia în port, când vasul va staționa în ape calme. Acolo va avea posibilitatea să se întărească și mixtura mea.

Timp de două zile vremea s-a purtat oribil cu bietul meu stomac. Moralul, și așa destul de scăzut din pricina ridicolului accident, de care-mi era rușine, n-a mai avut ocazia să urce. Printre altele, din pricina agitației din timpui zilei, comisesem imprudența de a nu lua o masă substanțială înainte de a părăsi Durbanul. Ori, mi-a plăcut întotdeauna să ies în larg cu un

stomac bine lestat, dar fără exagerare. La fel ca și o navă. Bolnav și livid, am expediat în scurt timp micul dejun… prin capacul cabinei. Eram prea deprimat ca să mai spăl puntea: apoi, de data asta cu stomacul gol, am continuat să vomit cu intermitențe. Cei care au suferit de rău de mare fără să aibă nimic în burtă știu cât e de chinuitor.

Spre seară am început să mă îngrijorez: niciodată nu mai suferisem de un rău de mare atât de prelungit… A persistat încă-aproape două zile, în răstimpul cărora nici un aliment n-a consimțit, să rămână acolo unde-l introdusesem.

În mod bizar, forțele mele fizice nu s-au găsit deloc diminuate. Până la urmă, situația începuse să mă amuze oarecum și încercam chiar să țin socoteala spasmelor mele abdominale. Al douăzeci și unulea… al douăzeci și doilea… al douăzeci și treilea… Ce-ar fi să ajung la treizeci!

Marie-Thérèse II era în schimb, fericită, ba chiar foarte fericită. Deși cam prea mult lestată, odată în larg, gonea nebunește cu un vânt de mare larg care se întărea progresiv.

La un moment dat atinsesem chiar limita de siguranță, cu toate că redusesem suprafața velaturii mai mult decât necesar, dar cât de plăcut e să-ți croiești drumul prin valuri și să simți cum nava trăiește din plin. La vânt strâns, violența lor face vasul să geamă, dar la vânt larg, sau din pupa (cu condiția să nu se producă rafale subite), nava mea cu arborada ei scurtă, bine strânsă în sarturi, părea încântată de viață, ba păi că mai cerea un pic de vânt.

Ieșind înțâi în larg, ca să ating o linie situată cu mult în afara rutelor obișnuite ale vapoarelor, rn-am stabilizai apoi pe o direcție paralelă cu coasta, cam la vreo treizeci de mile de ea. La această distanță aveam să beneficiez mai puțin de forța curentului, ceea ce era regretabil, în schimb puteam dormi liniștit, sau în orice caz să nu-mi lac griji din pricina cargourilor.

Navele mari care se îndreaptă către Atlantic trec, în principiu, la vreo zece mile de coastă, chiar și mai aproape, urmând linia fundului mării aflată la circa două sute de metri adâncime, unde curentul atinge viteza sa maximă. Celelalte care urcă spre nord, trec cât mai aproape de țărmul Africii, curentul fiind nul sau extrem de slab. Unii dintre cei care cabotează, cunoscând bine

condițiile locale, utilizează contracurenții favorabili existenți în imediata vecinătate a pământului. Navighează uneori atât de aproape, încât atunci când nava intră în doc pentru carenajul anual, armatorul descoperă cu uimire că toată carena e numai cucuie și boalfe.

Rămânând în larg, voiam de asemeni să pot pune la capă fără a fi terorizat de proximitatea pământului în cazul în care una din acele bruște izbucniri ale vântului din sud-est, destul de frecvente la înălțimea lui Port Elisabeth, m-ar fi pălit pe neașteptate.

Cerul rămânea însă senin și Nord-Estul sufla cât îl țineau plămânii. Marea pierduse din turbulență și *Marie-Thérèse II* naviga cu echea fixată (mai exact, timonă), cu vela mare și vela artimon într-un bord și trinchetinul menținut în celălalt bord de un tangon, cu viteza ei maximă de șase noduri.

În cea de a treia zi a acestei mirifice navigații stomacul meu a consimțit în sfârșit să se potolească. I-am administrat, prudent, un oarece lest, mai degrabă dintr-un sentiment al datoriei, pentru că foame nu-mi era, iar forțele mele fizice nu păreau diminuate în pofida costumului sumar pe care-l adopt de regulă, când sunt pe mare și care ar fi putut favoriza pierderea caloriilor.

La amiaza celei de a treia zi îmi stabilesc, în bune condiții, poziția: sunt la 40-de mile sud-est de Port Elisabeth.

Jumătate din drum în numai trei zile!... Sigur, m-a ajutat și curentul. Să vedem acum ce facem cu vremea pentru că ar fi mult prea-frumos să parcurg și cealaltă jumătate în aceleași condiții... Barometrul însă rămâne cuminte: la fel, marea și vântul, acesta din urmă chiar prea cuminte și velele sunt pe punctul să fluture, ceea ce mă obligă să strâng brațul tangonului trinchetinului. De altfel, îl și înlocuiesc cu cel mai mare foc pe care-l posed în cămară, focul meu de ananghie. Datorită suprafeței sale ample, el prinde perfect ușoara briză și *Marie-Thérèse II* lunecă în prezent, cu două noduri, pe o mare de untdelemn.

Ah!... Dacă toate astea ar putea dura până la... Nu! Să nu mâniem divinitățile Capului Bunei Speranțe cerându-le imposibilul! Cele ce stăpânesc țărmurile Natalului s-au dovedit până acum pline de bunăvoință față de albele vele ale *Mariei-*

Thérèse II. În curând însă cel de care voi depinde va fi Marele Stăpân, vântul de vest. El e cel care domnește peste toată coasta de sud a Africii, tiran hachițos, mai întotdeauna ciufut, ale cărui mânii sunt temute de tot ce plutește pe domeniul său.

Cu toate acestea, moșia puternicului vânt de vest e uneori cotropită de trupele unui alt mare senior: vântul de est, mai exact de sud-est, căruia îi place să-și ofere din când în când câte o mică vacanță, mai ales în lunile de vară.

Vântul de sud-est e mult mai redutabil decât Marele Stăpân de Vest, pentru că atunci când suflă declanșează furtună și te împinge către un țărm unde nu există niciun refugiu.

Vai de nava aruncată pe el, după ce a fost, surprinsă prea aproape de pământ de către Black-South-Easter, necruțător cu orice imprudent.

Dimpotrivă, când Stăpânul de Vest devine furios, velierul poate găsi adăpost într-unul din numeroasele golfuri, situate la cincizeci-șaizeci de mile unul de altul. Se întâmplă însă ca o uriașă hulă venită din sud-est să-l izgonească pe nefericit, trimițându-l să stea la capă în fieful tumultos al vântului de vest...

Fără grabă, fără să fie busculată, *Marie-Thérèse II* își vedea de drum prin noaptea liniștită. O navigație ca în vise, pașnică și calmă, fără grija vapoarelor și nici a coastei, mult prea îndepărtată ca să te gândești la ea. Temperatura aerului contribuia și ea la farmecul acestei nopți în largul mării, cu cerul spuzit de stele, un pic cam palide din pricina ușorului văl de ceață ce plutea peste valuri, dar prezente toate la apel.

Luna, la ultimul său pătrar, s-a ivit cu câteva ceasuri înaintea zorilor, ca și cum ar fi venit s-o binecuvânteze pe *Marie-Thérèse II* și s-o pregătească pentru aprigele încercări ce o așteptau. Căci timp frumos n-avea să mai fie tot restul drumului.

De dimineață, vântul s-a stârnit, instabil, suflând dinspre sud-vest. Înaintea crepusculului am putut zări la bord munții ce înconjoară Port Elisabeth. Barometrul era în scădere. și mi-am luat măsurile pentru a putea înfrunta eventualele rafale venite dinspre sud-vest sau vest. Noaptea s-a scurs însă fără surprize, deși am fost mereu în gardă, căci prin aceste locuri timpul se

poate schimba cu o viteză năucitoare, cu rafale venite din toate direcțiile, obligându-te să stai la capă fără vele sau cu o velatură extrem de redusă.

A doua zi cerul continua să fie perfect senin și după câteva izbucniri ale vântului, dintre care una mai-mai să mă culce pe-o parte, Stăpânul de Vest și-a luat în posesie domeniul: tărie 6—7, o navigație penibilă de cinci zile cu viâtul strâns pe o mare devenită foarte agitată, dar din fericire destul de regulată pentru că vântul sufla fără să varieze, din aceeași direcție: din apus, numai din apus.

Rămânând departe în larg, mă aștepta o mare violentă, cu valuri care, probabil, se spărgeau peste tot, pentru că în zona exterioară a marelui Banc al Acelor, curentul direcțional spre vest, adică împotriva vântului, curge cu forța sa maximă, atingând 4 noduri la extremitatea sudică a bancului.

Deasupra bancului propriu-zis (fundul e la mai puțin de două sute de metri), instrucțiunile nautice precizează că marea e sensibil mai potolită când suflă Vestul, deci manevrele sunt mai lesnicioase. Există însă primejdia vapoarelor care, indiferent încotro se îndreaptă, navighează destul de aproape de coastă ca să evite un drum inutil. Cel mai înțelept era prin urmare să înaintez prin volte, în orele zilei în direcția țărmului, în cele de noapte, spre larg. În felul acesta voi tăia ruta mea de bază de două ori în douăzeci și patru de ore: o dată pe timp de zi, o dată la începutul nopții. Va trebui să fiu mereu cu ochii-n patru, dar dublarea capului Bunei Speranțe nefiind o sinecură, urmam să mă supun tuturor regulilor prudenței.

Ziua am petrecut-o aproape în întregime la timonă, în interiorul cabinei, ca să parcurg o distanța utila cât mai lungă; e drept că un velier navighează întotdeauna bine cu vântul strâns și echea fixată, dar o va face și mai bine cu un om la cârmă care va ști să exploateze cele mai mici variațiuni ale brizei și să fenteze valurile, evitând impacturile ce ar putea frâna mersul navei și conservându-i viteza.

După cinci zile de asemenea navigație cu vântul strâns, pe o mare mult prea agitată ca să poală fi spintecată frumos de *Marie-Thérèse II,* victima formelor sale plinuțe, mă aflam la numai vreo sută de mile vest de Port Elisabeth… ceea înseamnă

o medie zilnică de abia douăzeci de mile!

Mă felicitam însă că am înlocuit greementul auric cu cel bermudian, mult superior în asemenea ocazii. Unde m-aș fi aflat acum cu vechea mea velatură? Cu siguranță, sensibil mai aproape de Port Elisabeth, dacă nu cumva chiar în rada lui așteptând ca vântul să binevoiască a slăbi – ceea ce nu i se întâmplă prea des în această porțiune a coastei – ca să pot depăși Capul Acelor. După aceea, în ciuda furtunilor la fel de redutabile care asaltează Capul Bunei Speranțe, regimul vânturilor urma să devină nițel mai favorabil, iar țărmul, orientat spre nord-est, nu mă va mai obligă la atâta slalom.

Până una-alta însă, Capul Acelor n-a fost încă dublat și trebuie să continui cu schimbările de drum, nădăjduind că omul va rezista la fel de bine ca și nava. Sunt frânt de oboseală și încep să sufăr de pe urma lipsei de somn. Ochii mei, injectați de veghe și de vânt, cu pleoapele îngreunate, rămin dificil deschiși în lungile ceasuri petrecute în cabină, la timonă. Când obosesc să conduc stând în picioare, iau echea și mă așez câteva minute pe marginea cockpitului, dar cum puntea e mereu spălată de valuri și stropi de apă, nici aici nu rezist prea multă vreme.

Atunci, cobor din nou în cabină, trag după mine ușa culisanta, blochez pentru câteva minute timona (operațiunea de blocare și deblocare se face într-o secundă), îmi pregătesc o ceașcă de cafea fierbinte, reiau timona și supraveghez marea prin ferestruicile din capacul cabinei, uscat, la căldurică, cu bucătăria la îndemână. Căci, oricare ar fi fost vremea afară, am putut, ba chiar ușor, să mă ocup de gătit. Firește, depinde de vas. Pe unele veliere, foarte rapide când navighează cu vântul strâns, gătitul poate deveni imposibil. Este însă remarcabil că pe majoritatea micilor ambarcații cu pânze care au efectuat traversări lungi, operațiunea „lingura și strachina" n-a pus niciodată probleme serioase, chiar și pe vreme de furtună.

Impresia mea este că, în răstimpul acestor lungi perioade de veghe, organismul reacționează nu atât printr-un apel la voință, cât printr-o adaptare la noile condiții la care este supus.

La capătul câtorva ceasuri petrecute la cârmă, creierul amorțește. Atunci intră în funcțiune simțurile, ele și numai ele.

După părerea mea, auzul este simțul cel mai prețios al

marinarului, într-atât de prețios încât nu o dată, în timp ce eram la timonă, ieșit pe jumătate din cabină ca să văd mai bine prin cețuri, am dat jos gluga mantalei de ploaie ca să nu fiu indus în eroare de fluieratul vântului izbindu-se de marginile ei. Sigur, nu-i o fericire să simți cum apa cea rece se infiltrează pe lângă gât și se scurge de-a lungul umerilor și al pieptului, dar principalul e să auzi, mai ales dacă-i noapte, e beznă și văzul nu-ți mai slujește, nu mai e proiector, ci doar un opaiț.

Atunci, urechea preia ștafeta: ea notează toate zgomotele, clipocitul apei de-a lungul bordului, diverse murmure, scârțâitul osaturii, șuierul vântului lunecând peste pânze și printre sarturi, plesniturile parâmelor de catarg. Toate aceste zgomote, care fac parte din viața navei, sunt notate, înregistrate, traduse în impresii. În vremea asta, trupul se odihnește. La fel și creierul. Brusc, iată-l trezindu-se. E auzul care a perceput un sunet anormal, neânscris în gama pe care intelectul i-a indicat-o înainte de a trece în repaos.

Și chiar înainte de a trezi creierul, de a tulbura odihna acestui valoros Maestru, auzul a și transmis direct marinarului adormit ordinul de a apăsa comutatorul electric care luminează compasul de cabină, plasat deasupra capului, pe direcția privirii, care privire a și notat diferența de grade între vechiul și noul cap. În vreme ce simțul tactil a descoperit o variație în mișcările navei sau a vitezei.

Creierul, acum treaz, proaspăt, odihnit datorită constantei vigilențe a auzului, pipăitului și văzului, îl va putea dirija pe navigator în noile sale sarcini: să vireze de bord ca să profite de modificarea brizei, să reducă velatura. Să regleze cârmă și scotele sau, pur și simplu, să închidă hubloul.

Iar când auzul istovit trece la rându-i în repaos, tactilul intră de cart: perceperea vântului, a spumei de pe crestele valurilor, a ploii pe obraz sau pe ceafă îi va dezvălui cele mai mici schimbări de direcție. Nu atât de precis precum văzul și auzul, tactilul e un simț complementar adesea prețios, întotdeauna util.

Abia atunci navigatorul se simte pe de-a-ntregul liniștit, deoarece munca se săvârșește automat, într-o fracțiune de secundă. E perioada reflexelor care vor da putință organismului vlăguit să reziste până dincolo de limitele obișnuite ale actelor

gândite.

Așadar, ziua veghez cu mâna pe timonă, iar noaptea, fără s-o țin pentru că o blochez și vasul își urmează drumul cu vântul strâns sau, de când am instalat bompresul și trinchetinul cel mare, cu oricare alt vânt.

De fapt, nu e chiar o veghe; ci mai curând o semi-veghe petrecută în mare parte culcat pe pat (un pat umed pentru că în interiorul cabinei totul e acum îmbibat de apă, jilav, lipicios). Zac cu ochii închiși, cu creierul amorțit, dar cu urechea ciulită. Cred sincer că urechea marinarului pe mare nu doarme niciodată, mai cu seamă dacă e solitar.

În timpul nopții, adică după ora nouă, nu mai am treabă cu timona: mai întâi bucătăresc, apoi urmează cafeaua în adevărate bărdace și țigara, nici prima, nici ultima din zi. De data asta n-am mai comis prostia, săvârșită de câteva ori mai înainte, de a ieși în larg fără tutun. Fără alcool, da. Alcoolul nu m-a atras niciodată și am destule vicii ca să nu mi-l adaug și pe acesta. Pentru mine, cafeaua înlocuiește băutura. E mai puțin nocivă, mai ieftină și poale fi consumata în cantități mari fără să cazi sub pat…

Tutunul însă va face probabil parte întotdeauna din echipamentul indispensabil la bordul meu, cel de acum sau următoarele, și-i datorez recunoștință pentru ceea ce mi-a permis să îndur.

E drept, i-am pus totuși un mic căpăstru ca să nu exagereze din cale-afară și anume, luindu-l sub formă de… tutun. Țigările gata fabricate n-au ce căuta la bordul meu. Ar fi prea simplu să bagi două degete într-o cutie și să extragi de acolo o țigară. Nu. Ele trebuie răsucite personal. E și mai ieftin, dar mai ales fumezi mai puțin pentru că nu răsucești cu una, cu două o țigară când ți-s degetele veșnic ude!

Există și niște mici aparate care confecționează țigări și am luat unul cu mine. O adevărată distracție în orele de veghe sau în zilele mai puțin încărcate.

Există la bord și pipa marinarului. E un suvenir de la Jean Gau, care mi-a dăruit două pipe din colecția sa.

— De ce vrei să-mi dai două, Jean, una singură mi-e de ajuns.

— Ai încredere, bătrâne, în vechea mea experiență. O să pricepi repede că pe mare sfârșitul pipei i se trage de la capătul

pe care-l ții în gură.

Și, într-adevăr, aveam să constat cu surprindere că pipa mea dispărea, încetul cu încetul, dinspre mușțiuc.

Luleaua era rezervată pentru veghile nocturne, atunci când aveau loc, pentru că îmi ținea cald la mâini și... la nas. Ce plăcut e să-ți treci vârful nasului cu vatra unei pipe!

În plus, o pipă bine umplută ține vreme îndelungată și te ajută să înșiri orele, fără să se stingă sub împroșcătura stropilor, fără să plesnească între degetele umede, cum ar face o țigară.

Până în acea zi informațiile meteorologice captate noaptea cu ajutorul micuțului meu radio s-au dovedit bune, deși menționau vânt din vest, puternic între Capul Acelor și Port Elisabeth. În schimb, între Capul Acelor și Cape Town vântul va sufla din sud-vest.

În timpul nopții radioul a lansat însă un *gale warning*[23], repetând distinct coordonatele sectorului în interiorul căruia era așteptată. Mi s-a cam pus un nod în gât: era tocmai perimetrul în care navigăm.

În pofida încrederii pe care o nutream față de nava mea, nu mă puteam împiedica să fiu îngrijorat; era în această încredere și un mic semn de întrebare. De solidă, era ea solidă și o dovedise. Chiar prea solidă, dacă mă pot astfel exprima. Mă gândesc la expresia englezească *solid as a rock*[24], desemnând un vas care se înclină foarte puțin, adică exact cazul *Marie-Thérèse II* după ce îi turnasem în cală ciment amestecat cu vechi buloane: nu se mai înclina îndeajuns, devenise greoaie și leneșă la comenzi. Stând la capă, nu mai deriva suficient și ar fi încasat niște bușeli teribile dacă marea devenea într-adevăr dezlănțuită așa cum reieșea din prognoza radio, unde cuvintele *strong gale* – vânt puternic din vest – fuseseră repetate de două ori.

Să rămân la capă cu o navă prea grea, s-ar putea să se lase cu stricăciuni la bord. Doar am avut prilejul să văd ce poate face marea cu o ambarcație mai suplă, așa cum fusese, *Marie-Thérèse II* înainte de Durban.

Hai să nu-mi caut necazuri cu lumânarea! Farul care

---

[23] Avertisment de furtună transmis navelor aflate în larg. (N.T.)

[24] În traducere literală: „Solid ca o stîncă. (N.T.)

marchează intrarea în Krom Bay, treizeci de mile mai la est, e vizibil de departe, iar eu posed hărți detaliate ale întregii coaste (în vederea dublării Capului Bunei Speranțe am consimțit să mă înzestrez cu hărțile necesare, procurate la Durban. Lucru pentru care azi mă felicit).

Spre surprinderea mea, barometrul n-a coborât așa cum m-aș fi așteptat după *gale warning-ul* anunțat. S-or fi înșelat oare?... dar în același timp îmi spun că hărțile meteorologice sunt întocmite pe baza informațiilor transmise prin radio de vasele aflate în larg. Ori, e o vânzoleală nebună de vase în preajma Capului și e mai mult ca sigur că serviciile meteo ale Africii de Sud sunt bine informate și-și pot alcătui hărțile cu precizie.

Ascult deci de glasul prudenței (și al propriei mele oboseli) și mă îndrept spre Krom Bay. *Marie-Thérèse II* zboară literalmente către acest refugiu și, două ore mai târziu, fascicolul farului devine vizibil. Barometrul e în continuare neclintit și îndoielile mă încearcă iarăși. Încep să regret decizia luată. Să parcurg cu vânt din pupa un drum pe care m-am chinuit atât să-l străbat în sens opus! Dar ce te faci cu instrucțiunile nautice care menționează un vânt din vest violent care a suflat, acum câțiva ani, timp de șaizeci de zile fără întrerupere?

Cum era și de așteptat, spre ceasurile dimineții, vântul a slăbit. Sunt acum la două mile de far, care a părăsit de mult linia orizontului.

Un pescador cu motor de circa douăzeci de tone iese din golf și se îndreaptă spre mine. Apare apoi și un altul: din acest moment sunt convins că povestea cu vântul e tot atât de adevărată ca cea cu Șarpele Mării[25]. Doar pescarii ăștia cunosc regiunea și sunt deprinși să interpreteze semnele Tiranului din Vest!

Primul pescador interesat de *Marie-Thérèse II* trece prin imediata ei apropiere și încetinește. Din respect pentru convenienețe am tras pe mine un șort, dar am rămas cu torsul gol în bătaia unui soare generos și a unui vânticel atât de slab încât ajunge abia s-o împingă ușurel pe *Marie-Thérèse II.*

Ca să am cugetul împăcat, comunic echipajului vestea cu

[25] Vietate fabuloasă făcând parte din bogata panoplie a legendelor marinărești. (N.T.)

vântul transmisă la radio. Neînțelegând bine despre ce-i vorba, dau o roată și trec și mai aproape de mine (mult prea aproape pentru gustul meu) și mă roagă să repet. De dala asta au auzit, se privesc între ei, ridică din umeri, zic mersi și-și văd de drum către vest.

În ceea ce mă privește, acostez în pace și onor în locul indicat de hartă, puțin chiar mai aproape de țărm, acolo unde adâncimea e cam de patru brațe[26], și fundarisesc ancora cea mică de 12 kilograme, cu lanțul ei de 6 milimetri, pe care o folosesc în cazul opririlor provizorii și fără probleme. O prefer din pricina greutății ei mici și a volumului redus, fiindcă neposedând la bord un vinci, rezerv cealaltă ancoră, cu lanțul ei uriaș, pentru cazurile, serioase.

De *gale warning* am și uitat, iertându-i pe meteorologi, grație cărora mă pot acum desfăta la soare, într-un loc liniștit unde aș putea rămâne, să zicem, vreo trei zile ca să-mi pun la zvântat tot calabalâcul și să recuperez restanțele mele de somn.

Ce păcat însă că n-am avut timpul, înainte de a părăsi Durbanul, să-mi confecționez un „puișor”. Țărmul pare atât de primitor!

”N-ai avut timp să-ți construiești «puișorul»? întrebă ricanând glasul conștiinței. Cât timp ai stat la Durban? Un an și mai bine, nu-i așa? și cât timp ai lucrat la șantierul acela naval? Zece luni, așa-i? Vezi că furi la coșniță? De acord? Ai avut și trei luni la dispoziție ca să-ți pregătești și să-ți îmbunătățești nava. În răstimpul ăsta ai fi putut croi ca lumea treanța aia pe care ai neobrăzarea s-o numești «foc». Cu un foc cumsecade poate c-am fi fost astăzi mult mai aproape de Capul Acelor. N-ai avut timp să-ți fabrici un “puișor”? Lui Henry i-a trebuit doar o săptămână ca să-l facă pe al său. Bine, să zicem că tu ai fi avut nevoie de zece- douăsprezece zile ca să ți-l confecționezi, cu atât mai mult cu cât Henry s-a oferit să te ajute. Așa vasăzică, Ienea pământului, n-ai avut timp?“

Las nasul în jos.

O tiflă tot i-aș fi putut da acestei conștiințe intransigente, căci, dacă aș fi posedat „puișorul” pliant la care mă gândisem după ce

[26] Unitate de măsură folosită de navigatori; un braț = 1,83 m

le văzusem pe cele ale lui Henry și Bardiaux, m-aș fi repezit cu siguranță până la superba plajă al cărei nisip îl vedeam strălucind în soare la un sfert de milă distantă. Iar „puișorul" ar fi fost pierdut fără doar și poate, pentru că întoarcerea în bord, cu vântul acela care se stârnise din senin, suflând cu 120—130 km/h ar fi ridicat serioase probleme. Sufla cu violența unui uragan, sub un cer perfect senin, iar stropii de spumă zburau, voalând baza plajei. După numai zece minute acest liman atât de potolit devenise un adevărat infern cu valuri foarte scurte și nervoase. Mi se strângea inima la gândul că aș putea pierde lanțul și micuța mea ancoră: o ancoră de toată frumusețea care rezistase de una singură la acele fioroase atacuri ale Sud-Vestului, încasate în portul Durban. Înfundându-se, pe măsură re tracțiunea sporea, în nămolul din bazinul portului, ea n-a derapat niciodată sau cel mult cu câțiva metri, taman bine ca să se înfigă definitiv și să nu mai cedeze.

îndărâtnicie să derapeze, în i ațe de el, în ciuda șocurilor în lanț. și deși am filai toată păi -v urap am sentimentul cu nu vă rezist.

Două a ic, cu traversă, sini rapid funda- rișițe, de un lanț enorm. Acest sistem nu rn-a lăsat 1. Asesc net superior al'urcării pe două ancore; pin. Ele derapează succesiv din pricina arobardeelor ??? care, de fapt, exercita tracțiune numai pe un singur lanț, făcând ancora să derapeze, după care urmează celălalt lanț, alt derapaj și așa mai departe...

Operațiunea e terminată la timp, deoarece ancora cea mică își rupe lanțul la legătura cu parâma. Dacă aș fi posedat o parâmă mai lungă, această ancoră miraculoasă împreună cu minunatul meu lanț, atât de comode pe vreme frumoasă, ar fi putut fi salvate, filând o lungime suficientă, ca în acest timp cele două ancore mari să apuce să prindă.

În momentul acela m-am gândit la metoda lui Henry: carabina pe care o utilizează ca să lege ancora de lanț e în totdeauna mai subțire decât acesta din urmă.. Procedând astfel e sigur că, dacă ancora nu poate fi scoasă (s-a prins în niște stânci, de pildă) își poate salva măcar lanțul, în întregimea lui, pentru că dacă ceva

trebuie să se rupă, aceea va fi carabina măi fragilă decât restul lanțului.

Să pierzi o ancoră nu-i deloc un lucru plăcut. Dacă însă lanțul a putut fi salvat, rămâne totuși o consolare. Cu un pic de ingeniozitate și punând osul la treabă se mai poale fabrica o ancoră, fie la un atelier mecanic unde există o forjă, fie cu ajutorul unui prieten posesor al unui aparat de sudură autogenă. Dar ia încercați să fabricați un lanț!...

M-am gândit atunci și la cabestanul pe care mi-ar fi plăcut să-l pot instala pe punte. El mi-ar fi permis să trag afară în timp util ancora cea mică și să pot fundarisi apoi lanțul cel mare. Dar nu le poți avea pe toate la bord. Cel puțin, nu la început, afară de cazul că rămâi îndelung pe țărm ca să te pregătești minuțios (cu riscul de a nu mai pleca niciodată!).

"...Ai stat mai bine de un an la Durban și nu te-ai învrednicit să ai un cabestan?... Henry ți-a indicat doar un mijloc simplu de a ți-l fabrica, mai ales, că aveai și prieteni specialiști în sudură autogenă..."

„Tu, Conștiință, mai ține-ți gura! Acum nu-i timp de discuții!"

Într-adevăr, așa și este: pe punte mă așteaptă o muncă nebună pentru că parâma mea e pe punctul de a se rupe după ce și-a ros învelișul exterior. Tăria vântului, devenită fantastică, nu-mi îngăduie să recuperez cu mâna cei câțiva metri de parâmă dintre locul rosăturii și baza catargului pe care a fost înfășurată.

Una din șuvițele ei s-a și rupt aproape complet – lucrurile se petrec uneori extrem de repede – și mă și văd ieșind în larg după ce mi-am pierdut toate ancorele, toate lanțurile și o parâmă nouă...

Două minute mai târziu, cu ajutorul palanului scotei velei mari, demontat în mare viteză, și folosit drept baros, parvin să recuperez cei câțiva metri necesari. De data aceasta învelișul exterior e confecționat solid dintr-o bucată de furtun de cauciuc ranforsat care servea drept prelungitor pentru pompa mea de cală. A fost nevoie să-l despic pe lungime ca să pot introduce în el secțiunea parâmei care, freca de copastia provei. Visez la cordajele din nailon utilizate de Bardiaux. Dar nailonul e atât de scump...

Noaptea trece destul de calm; vântul a slăbit din intensitate,

rafalele s-au rărit și durează mai puțin. Marea, formându-se dinspre plajă spre larg, a devenit aproape potolită.

A doua zi, barometrul a urcat și pe la prânz vântul a devenit manevrabil. Așadar, la drum! Ei nu, nu chiar atât de repede. Să așteptăm ca marea să se potolească în larg. Mai cu seamă că azi am treabă până peste cap cu zvântatul cabinei și uscatul lenjeriei de pat și personale pe care le-am scos, la aer, pe punte. (Furtunile, astea din vest au măcar meritul de a nu înnora cerul care rămâne senin, iar atmosferă foarte uscată.)

În timp ce săvârșesc aceste munci utile, cratițele fierb molcom pe aragaz, iar seara îmi voi oferi un adevărat festin: orez, linte, carne de vacă din conservă, cu sos de curry. E și cantitate... e chiar și calitate! O sticlă bună de vin sud-african ca să închei praznicul și după aceea, nani!

Să fi fost auzul cel care pe la miezul nopții a venit să-i șoptească creierului cum că ar fi înțelept să ies pe punte să văd ce se întâmplă? Zgomotul mării spărgându-se de țărm e mult mai distinct acum: hula dinspre sud-est, anunțând sosirea South Easter-ului.

Barometrul începe să-și facă de cap și socot că cel mai prudent... e să fiu prudent. Vântul de vest a devenit foarte slab. Păcat, dar e mai bine să părăsesc golfulețul acesta atât de liniștit pentru moment, dar care ar putea să se transforme într-un adevărat infern dacă, așa cum mă tem, Sud-Estul
se va declanșa brusc.

Mă căznesc mult să scot lanțul cu cele două ancore agățate de el, și sunt nevoit să mă opresc de câteva ori ca să-mi trag sufletul. Către unu dimineața, *Marie-Thérèse II* își părăsește refugiul, unde tare i-ar mai fi plăcut să doarmă în pace până-n zori și regretând parcă, lunecă leneș către largul mării, cu vântul strâns, o suflare ușoară, tot ce se mai păstrează din ultimul asalt al Vestului.

Barometrul continuă să se comporte bizar, dar mesajele radiofonice destinate vaselor care navighează în zona coastelor Africii de Sud nu menționau ieri seară nimic special: vânt variabil și slab între Capul Acelor și Port Elisabeth. Așa și e. Numai că a fost și hulă aceea anormală din timpul nopții.

Pe la prânz, un vânt ușor se stârnește dinspre est. Vela mare

filată până în sarturi și trinchetinul în bordul opus, fixat de tangon, îi îngăduie *Marie-Thérèse II* să lase în urma-i o umbră de siaj.

La Început de seară, Black-South-Easter suflă cât îl țin bojocii, cerul e de tăciune și *Marie-Thérèse II* urcă și coboară valurile, împroșcând zgomotos spumă, pe o mare din ce în mai zbuciumată, cu talazuri ce se sparg anormal dacă ținem seamă că direcția curentului, oricât ar fi el de slab, e aceeași cu a vântului, fapt care ar trebui să potolească marea. Poate că totuși o potolește nițel, dar eu nu îmi dau seama…

De îndată ce marea începe să deferleze, aduc la post tangonul care întinde focul în vântul din pupa și strâng trinchetinul până în axul navei, la baza arborelui mare. În felul acesta *Marie-Thérèse II* va înainta mai încet (oh, nu pentru mult timp, deoarece vântul continuă să se întețească), dar măcar voi evita riscul de a se rupe tangonul.

Acum trebuie să, am permanent mâna pe cârmă. Bine adăpostit în cabină, treaba asta nu pune nicio problemă, chiar dacă marea ar deferla dinspre pupa, spălând puntea.

Postul meu de pilotaj, cu vedere circulară asupra mării, se dovedește de extremă utilitate.. Afară poate să plouă, să geruiască, să vântuie, nimic nu mă împiedică să guvernez. Pe de altă parte, ținând timona cu ambele mâini, cu fața spre pupa, mă aflu, firește, în poziția ideală pentru a conduce nava, când navighez cu vântul din pupa, pentru că pot vedea direcția valurilor prin plexiglasul ferestrelor mele. Cu capacul cabinei bine închis, la adăpost de vânt și de ploaie, mă simt împărătește, cu cafetiera susurând pe ochiul aragazului, având pe punte totul în regulă ca să nu trebuiască să-mi scot nasul afară.

Deși în principiu navighez în afara rutelor obișnuite ale vapoarelor, înțelepciunea m-a povățuit să am în exterior o bună lumină de poziție. Am cumpărat la Durban o excelentă lampă tip petromax, rezistentă la ploaie și stropii de apă în ciuda temperaturii înalte a gazului de petrol arzând în interiorul cilindrului care formează fitilul. O voi agăța deci, cât pot mai sus, de sarturile arborelui principal, de partea opusă a velei mari. Această lumină puternică (cred că vreo 250 de lumânări) mă va pune la adăpost de un eventual abordaj, în cazul în care

vapoarele ar trece în afara rutelor lor obișnuite din pricina furtunii.

Vela mare și focul sunt acum puternic iluminate și sunt vizibile din partea care maschează lampa. Cea nemascată împrăștie lumina ei peste mare și, mai ales, peste panta valurilor orientate pe direcția mea și pe care le pot vedea limpede prin ferestruicile mele datorită reflexiei luminii pe spumă.

După câteva minute ajung să le apreciez înălțimea, să manevrez ca să vin cu pupa pe axul lor și să-mi reiau direcția sud-vest pentru a rămâne la distanță de Capul Acelor, pe care prefer să-l dublez la o distanță de cel puțin douăzeci de mile în larg.

Că petromaxul meu îmi va sluji ca lumină de poziție, la asta m-am gândit. Că îmi va folosi pentru a atrage pe punte peștii zburători, odată atinsă zona alizeelor, asta am aflat-o citindu-l pe Monfreid[27]. S-ar putea să mă ajute și la pescuit, noaptea, pe recifurile vreuneia din insulele Pacificului, așa cum am făcut-o la Diego-Garcia. Încă nu mi-a slujit ca să muncesc noaptea pe punte, în timpul escalelor, cum i s-a întâmplat uneori lui Henry, dar așa ceva nu era exclus, chiar și în cazul meu… Dar să utilizez această lampă ca să guvernez, nava având vântul din pupa, pe vreme de furtună, aproape la fel de bine ca și în plină zi, la așa ceva chiar că nu m-am gândit vreodată!

Vântul a atins în prezent forța sa maximă și *Marie-Thérèse II* își menține neabătută capul, deviind doar cât să lase să treacă un val deferlant, ca imediat să se așeze „în plasa” lui. Ochii însă mă cam ustură; e aproape de miezul nopții.

Fără acest perfect post de pilotaj e sigur că aș fi stat de mult la capă sub vela artimon și ancora de furtună, sau mai degrabă cu ancora ordinară, molând întregul lanț și toată parâma ca să fac față mării.

Stând însă la căldurică și, mai cu scamă, în deplină siguranță aici în cabină, nu văd încă de ce aș face-o, cu toate că, puțin înainte de miezul nopții, am fost acoperit, de un val deferlant. O

[27] Scriitor francez din perioada inter și postbelică, navigator în zona Golfului Persic și a Mării Roșii, cu o viață extrem de aventuroasă (și nu întotdeauna perfect legală), autor a multor povestiri cu caracter documentar sau autobiografic. (N.T.)

bubuitură ca de tunet, dar *Marie-Thérèse II* n-a deviat niciun pic.

Incidentul acesta mi-a permis să verific o constatare pe care o mai făcusem o dată în canalul Mozambicului: în condițiile unei mări montate cu valuri din pupă este preferabil, cel puțin în cazul navei mele, să las cârma în momentul în care un val gigant, pe punctul de a deferla, trece sub pupa.

Și iată de ce:

În clipa în care valul atinge nava, el o împinge înainte cu o forță teribilă. Dacă vasul se află pe axul valului, nu-i nicio problemă, afară de cazul că e un val deferlant deosebit de serios. Dacă însă vasul face un unghi, fie el și redus, cu direcția valului, atunci el va avea tendința să se așeze de-a curmezișul, sub acțiunea a două forțe: pe de o parte, presiunea oblică, a valului pe pupa, pe de altă parte, rezistența etravei la această presiune, ambele soldându-se cu mișcarea deja amorsată. Dacă valul nu este prea puternic și, mai cu seamă, dacă nu-i dă prin cap să deferleze exact în acel moment, probabil că nu se va întâmpla nimic deosebit de grav, cel mult riscul de a-ți vedea nava culcată pe un bord. Continuându-și drumul, valul va trece pe sub prova ei, având chiar tendința s-o plaseze pe direcția cea bună. Apoi, nu trebuie decât să așezi și pupa pe axul următorului val.

Ceea ce am constatat e că, dacă nava n-a revenit pe direcția valului, în momentul precis în care acesta o prinde din urmă, lucrul cel mai înțelept este să abandonezi echea. Dacă e menținută ferm în sensul în care, în mod logic, valul ar urma să acționeze asupra cârmei, atunci valul, care are o viteză mai mare decât nava, va presa asupra safranului cârmei și va accentua ambardeea a cărei corijare tocmai se încerca, sporind astfel riscul ca vasul să se așeze în travers și să se pună în pană.

Spuneam mai sus că am făcut această constatare în Canalul Mozambicului. Ținând ferm timona, mi-am dat seama ce rezistență mare opune. M-am amuzat să repet experiența, dar pe o mare maniabilă, cu valuri din pupă: mereu aceeași presiune pe safranul cârmei în momentul în care valul atingea pupa vasului, făcându-l să devieze mult în sensul opus. Dimpotrivă, lăsând timona exact în momentul în care presiunea se manifesta, am constatat că devierea aproape nu se produce, pentru că, eliberată, cârma se supunea mării în loc de a-i rezista, jucând

fără efort de la un bord la altul, înainte de a reveni de una singură, în axul navei...

Înaintând cu cele șase noduri ale noastre către Capul Acelor, pe o mare foarte agitată, cu valuri deferlante din pupa, am putut să-mi dau seama de calitățile *Marie-Thérèse II,* care parcă ar fi fost înadins concepută ca să-și vadă de drum cu hulă din pupă. Am ajuns să și adorm la cârmă, ce-i drept iepurește, în doze de spițerie.

Pupa unei nave nu este niciodată deviată de marile creste spumegânde care o asaltează la intervale, neregulate; uneori, ele sosesc în serii de două, trei sau patru, alteori, izolate, mânate de unul din acele coduri ale naturii rămase nedezlegate de om, și nici chiar de vietăți pe care le-ai crede înzestrate mai bine ca să cunoască tainele mării.

De câte ori m-am amuzat urmărind crabii rare căutau febril o frântură de hrană smulsă nisipului prin trecerea valului, ca s-o șteargă imediat către interiorul plajei până la sosirea următorului talaz, distribuitor de haleală. De regulă, rămâneau pe un aliniament nebătut de mare, așteptând retragerea ei. Li se întâmpla însă adesea să se înșele, în socoteli și să se trezească zbătându-se lamentabil în spumă unui val mai puternic decât cele precedente. Nu-l prevăzuseră pe semne...!

Oamenii litoralului au reușit, totuși, să codifice anumite reguli. Indigenii care traversează pragurile înnisipate numără: unul, al doilea, al treilea și, hei rup! vâslele se afundă cu toată forța în apă. Uneori însă apare un al patrulea val mai puternic decât toate celelalte și asta exact când piroga e pe jumătate deasupra bancului. Numărătoarea nu fusese cea bună! Alteori, se numără, unul, al doilea și se așteaptă al treilea, care însă va veni mult, mai târziu și încă în tovărășia a altor doi-trei semeni de-ai săi de același calibru.

Marie-Thérèse II pare să cunoască un piculeț secretul valurilor, conducându-se magnific și nelăsându-se deviată decât cu câteva grade și asta numai din când în când...

Mica mea teorie elaborată în Canatul Mozambicului este, în prezent pusă în practică:

Dacă o creastă de berbec, mai parșivă, se sparge exact în

dosul cârmei, las timona liberă să oscileze într-o parte și-n alta, ca după două sau trei secunde să reiau controlul asupra ei. Chiar dacă pupa e perfect, pe direcția valului, cârma tinde să oscileze stânga-dreapta, dreapta-stânga, iar eu o las în pace deoarece, în acel moment, *Marie-Thérèse II* pare să știe mult mai bine decât mine ce-i convine și ce nu.

Creasta deferlantă se despică în asemenea cazuri în două, pe o parte și pe alta a etamboului norvegian, care nu-i oferă decât o priză foarte redusă, își continuă cursa o dată cu nava, care preț de o fracțiune de secundă gonește la fel de repede ca și valul care o împinge, o poartă și-o dirijează.

Pentru a doua oară în timpul nopții un val deferlează furibund, venind din pupa și maturând puntea dintr-un cap într-altul. O clipă mă gândesc să iau capă.

La urma urmei, îmi spun, dacă *Marie-Thérèse II* e mediocră (ca să mă exprim politicos) atunci când e vorba de înaintat prin volte largi, ea se răscumpără prin calități nebănuite când are vântul din spate. Apoi, Capul Acelor e foarte aproape și dacă vântul va binevoi să nu slăbească prea devreme, îl voi dubla înainte de zori. Odată depășit Capul Acelor, poale vintul-să bată din ce parte va pofti, prea mare importantă n-o să mai aibă, căci drumul va fi atunci vest-nord-vest și False Bay, golf situat chiar înainte de Capul Bunei Speranțe, îmi va oferi eventual un adăpost sigur în caz de furtună.

La drum, deci, de vreme ce totul e în regulă la bord! Cu acest greement bermudian și fără periculoasa vergă pe care am avut-o pe toate navele mele precedente, nicio problemă pe vreme rea: o singură fungă de manevrat, nu tu vergă-care să se balanseze sub efectul ruliului, mai puține riscuri de a pune în pană și mult mai puține emoții pentru echipaj!

Astăzi mă cam miră faptul că am preferat atât de mult timp greementul auric. Mi-au trebuit... patru nave ca să ajung la cel bermudian la care, cu siguranță, nu voi mai renunța.

S-a vorbit adesea despre superioritatea velaturii aurice pentru aliuri cu vântul dinapoia traversului. Într-un sens, e adevărat, pentru că o velatură aurică va putea fi perfect adaptată pentru vântul de travers sau de mare larg, grație utilizării unei scote la extremitatea vergii. La aceleași aliuri, o velă bermudiană se va

afla fixată prea rigid pe ghiu și nu destul în partea ei superioară, prinzând prost vântul și începând să fluture. Pentru a evita acest neajuns, ghiul trebuie strâns mai mult, ceea ce face ca vela să aibă un randament mai scăzut. Acesta este, cred, unicul dezavantaj față de vela aurică. În schimb, câtă simplitate în manevrare!

Și chiar dacă velatura bermudiană se dovedește mai puțin eficace decât cea aurica în cazul vântului dinapoia traversului sau din mare larg, în cazul lungilor traversări în zona Alizeelor îi găsesc avantaje certe datorită unui arbore mai înalt, permițând desfășurarea unor trinchetini gemeni cu o suprafață sporită. Vom mai reveni asupra acestei chestiuni.

Ochii mă dor de-a binelea. E consecința oboselii, a tensiunii permanenta provocate de vântul din spate, care mă obligă să veghez ca fiecare val să vină pe axul navei. Mare fericire cu postul ăsta de pilotaj cure mă apără de vânt și frig, acesta din urmă nu prea puternic, dar umed și pătrunzător. Va trebui să născocesc un dispozitiv pentru a putea manevra din interior: la ora actuală sunt încă nevoit să ies pe punte, expunându-mă stropilor de spumă, ca să reglez scotele ale căror tacheți de amarare sunt dispuși în jurul cockpitului, ca de altfel la majoritatea velierelor. Or, asta sporește oboseala. S-ar putea crede despre, mine că sunt un mare leneș, dar nu cumva tocmai acest dezgustător defect stă la baza progresului? Dacă omenirea n-ar fi avut și leneși, am fi umblat și acum numai cu piciorul, căci nu ne-am fi gândit nici la bicicletă, nici la automobil, iar ambarcațiile ar fi continuat să fie propulsate cu vâsla!

Că-i vorba de navigația solitară sau în grup, mie unuia îmi place să evit, orice oboseală inutilă. A urca pe punte altfel decât din plăcere reprezintă, cel puțin în ochii mei, un gest de prisos care îmi mănâncă din calorii și mă expune la riscuri superflue.

Deci, nu-mi rămâne decât să inventez un alt sistem de scote. Voi reflecta la această chestiune… la prima acostare.

Fascicolul mișcător al farului Acelor rămâne, încetul cu încetul la tribord. Un ceas mai târziu, el se situează cu câteva grade în plus de la travers spre pupa. Dublat! Pieptul mi se umflă de bucurie.

O bucurie care se spulberă după numai două minute. Vântul a slăbit sensibil, ceea ce nu prevestește nimic bun. Prin locurile acestea, dacă vântul nu bate dinspre est, adică dacă nu-i un vânt care te poartă, atunci suflă obligatoriu dinspre vest, adică din față. Să reînceapă oare tot circul ăsta? O, Neptun, o, Eol. Când veți înceta cu glumele voastre absurde? N-aveți alt spectacol cu care să vă desfătați decât acela al unui biet navigator solitar zbătându-se în bezna nopții și având drept unic reper fascicolul șovăitor al unui far aproape dispărut la orizont? O privire aruncată barometrului m-a făcut să înțeleg ce mă așteaptă: vânt puternic din vest. Fi-voi oare silit să refac, la capă, tot drumul care m-a adus până aici și să văd cum mica scăpărare a farului lunecă încetișor pe la est, incapabilă să mă ajute?

O jumătate de oră mai târziu, *Marie-Thérèse II* abia se mai târâie. Barometrul continuă să se uite urât la mine, dar cerul s-a mai limpezit, lăsând să apară câteva steluțe reconfortante, în vreme ce marea a devenit mai calmă și valurile nu mai deferlează. Lochul indică o sută treizeci și cinci de mile parcurse de ieri de la prânz, ceea ce înseamnă o medie cochetă pentru nava mea. Dar asta ține de domeniul trecutului…

E aproape ziuă când vântul își schimbă direcția, într-un suflu glacial. Abia apuc să înverghez totul și o a doua rafală, cumplit de puternică îmi zgâlțâie întreagă navă, dându-i o înclinare de 30°, cu toată velatura ei strânsă.

O ploaie deasă și rece, bătând dureros tamburina pe pielea mea goală, se abate în șuvoaie orizontale în timp ce mă lupt să strâng vela mare înainte ca adevăratul bal să înceapă.

Apoi, ancora trece peste bord, urmată de lanțul și parâma ei pe care am prelungit-o cu încă un odgon, ca să obțin o frânare mai bună în prova și să oblig etrava să rămână pe direcția valurilor. Nici vorbă să ridic vela artimonului. Ar fi fost făcută ferfeniță. Cel puțin acum, la început. Să lăsăm să treacă prima izbucnire de furie a Atlanticului de Sud…

Nemaiavând ce face pe punte, reintegrez adăpostul călduț… și umed al cabinei, ros de îngrijorare pentru că, dacă un asemenea vânt ar avea de gând să dureze, marea se va dezlănțui împotriva sărmanei *Marie-Thérèse II* care va încasa lovituri cumplite datorită greutății sale excesive. Până una-alta însă, ea face

admirabil față vântului, chiar și fără vela artimonului, ceea ce e, la urma urmei, esențial. Cârma fixată pe axul navei va avea mai puțin de suferit, deși n-aș zice că sunt pe deplin liniștit în privința ei; oricum, mă felicit în prezent că i-am redus suprafața înaintea plecării din Durban.

Intensitatea maximă a vântului n-a durat mai-mult de zece minute, răstimp în care întregul vas a fost zgâlțâit de rafalele care se succedau după scurte perioade de calm aproape perfect. Apoi, vântul s-a instalat pentru patruzeci și opt de ore cu o tărie care nu-mi îngăduia nici să visez că aș putea ridica pânzele, cu atât mai mult, cu cât marea deferla sălbatic, în vreme ce *Marie-Thérèse II* se făcea mică-micuță în hăurile dintre valuri.

În ceea ce mă privește, ascultam pur și simplu muzică, în pace și tihnă, așteptând ca urgia să binevoiască să treacă. Noroc că solida baterie a radioului meu nu mă lăsase încă; asta urma să se întâmple două zile mai târziu, din pricina sensibilității acestor baterii la umezeală... Data viitoare îmi propuneam s-o vâr într-o pungă de plastic, vârâtă într-o altă pungă, ba poate, chiar și-ntr-o a treia, cu o capsulă de produs deshidratant înăuntru!

În sfârșit, am putut ridica din nou velele. Oh, nu chiar toate, doar artimonul și trinchetinul la început, apoi, după câteva ore scurse fără incidente, și vela mare și focul.

Vântul era încă puternic, dar marea devenise sensibil mai maniabilă. Așa cum prevăzusem, depășisem iarăși Capul Acelor, dar în direcția opusă celei dorite și fără pânze! Barometrul se stabilizase, așa că m-am apropiat, cu vântul strâns, cam la vreo șapte-opt mile de coastă, ca apoi să virez spre larg, profitând de cele mai mici variații ale brizei, în dorința de a câștiga câteva grade în vânt.

Către orele zece seara, fascicolul farului era din nou vizibil, iar către cele ale dimineții Capul Acelor era în întregime la traversai pupei, în timp ce vântul, modificându-și direcția, îmi devenea favorabil, îngăduindu-mi o deplasare mult mai rapidă și astfel, cu toate pânzele sus, goneam spre Capul Bunei Speranțe și spre drăgălașul port ce se află în spatele acestuia... Două zile mai târziu, soseam la Cape Town. Uf!...

Ce năstrușnică idee să bați mările când nu există cuibușor mai

bun pentru o navă și căpitanul ei decât un port adăpostit, cum ar fi de exemplu bazinul lui Royal-Cape Iaht-Club!...

Capitolul VI
NOUĂ LUNI DE ESCALĂ LA CAPE TOWN

În timpul lunilor de vară, Cape Town-ul este unul din cele mai minunate locuri din câte cunosc. Cerul este aproape în permanență senin, fără un nor, aerul plăcut, uscat și saturat de miresmele vegetației pentru că, în comparație cu Durbanul, Cape Town-ul este un oraș al verdeții. Găsești aici peluze, parcuri, copaci.

Orașul este vechi la periferie și modern în centru, deși, din loc în loc, vezi și aici clădiri și monumente ce vin direct din nostalgiile primilor emigranți europeni. Este impresia cu care am revenit la bord după prima mea preumblare prin urbe cu mâinile în buzunare și nasul în vânt. Cape Town-ul părea că izvorăște din inimă, mai curând din nenumăratele inimi ale emigranților săi olandezi, contrastând cu blocurile moderne ale Durbanului, geometrice, aliniate de-a lungul unor artere drepte, largi, trasate cu rigla și teodolitul. Durban, oraș compact, creat de o inteligență practică pentru nevoi precise; Cape Town, răsfirându-și clădirile de-a lungul unuia dintre cele mai frumoase țărmuri ce pot fi văzute, veritabilă Coastă de Azur, dar mai în grandios, a Atlanticului de Sud.

Vizită la consulul Franței, al cărui birou se află la etajul șapte al unui bloc cochet. Domnul Cansou este un personaj încântător, tânăr și, în plus, marinar. Ne simpatizăm de la prima vedere și trăncănim despre ambarcații, călătorii, țări. Cunoaște America de Sud, unde a stat de câteva ori, și-mi împărtășește impresiile sale despre această zonă care m-a atras întotdeauna.

Curând, conversația abordează prezentul. „Ah, căutați de lucru? E chiar aici, un etaj mai sus, o societate franceză care s-ar putea să vă intereseze. Se ocupă de faianță”.

Iau notă, hotărât să văd despre ce-i vorba… Dar nu pe loc și pe dată! Vacanța nu s-a terminat încă. Să ne acordăm o săptămână, două, ca să apucăm să cheltuim cele patruzeci de lire sterline pe care le am în buzunar. În primul rând, firește, pentru *Marie-Thérèse II.*

Pe la sfârșitul după-amiezii, revin la club. E plin ochi întrucât, în țările britanice, oamenii au înțeles că munca e excelentă pentru sănătate, dar nici nu trebuie exagerat și ea să fie continuată și după apusul soarelui. Aici lucrul se termină la orele 16, uneori 16,30, ca apoi fiecare să-și vadă de ale lui.

La club, toată lumea vorbește, gândește și acționează marinărește. Aflu de la unul din noii mei prieteni de accidentul lui Rex Ring, dezarborat în largul lui East London, unde se află și acum, terminându-și reparațiile. Echipajul l-a părăsit, unul din membri suferind de rău de mare, celălalt nevoind să-l părăsească pe primul, al cărui tutore se pare că este.

Îmi spune că a primit, prin intermediul unui amic din Port Elisabeth, vești despre Henry. După escala de la East London, *Wanda* ar fi fost răsturnată de un val deferlant, dar.. se pare fără stricăciuni (abia aștept să-l aud pe Henry povestindu-mi cum a fost!), și a părăsit de curând Port Elisabeth îndreptându-se către Cape Town.

Păhărelele se succed —whisky-ul e ieftin în Africa de Sud — iar eu încep să văd viața în roz..: La urma urmei, e permis, nu-i așa?

Un alt prieten (nu-s decât prieteni în acest club simpatic) îmi dă o adresă unde mi-aș putea procura o ancoră cu trei brațe formidabilă: „Repede-te încă de mâine, e o ocazie unică, dacă mai există acolo, o iei pe nimica toată".

Spăl binișor putina în ciuda amicilor care insistă să mai luăm *the last one,* dar îmi ajunge câte din aceste.. "ultime" păhărele am înghițit în seara asta.

Un alt amic îmi împrumută „puișorul" lui. „Îl poți ține o lună întreagă fiindcă cu plec în vacanță. Între timp, apuci să ți-l construiești pe al tău. De altfel, există o grămadă sub hangar, abandonate de stăpânii lor. La legătura cu secretarul clubului, îți va împrumuta cu siguranță unul pe care să-l dregi provizoriu."

Revin la bord, fericit și debordând de tandrețe pentru toți acești prieteni minunați atât de amabili față de noul lor coreligionar aflat în trecere. Amabilitatea lor, după acest prim contact frățesc, nu s-a modificat niciodată în decursul lunilor petrecute printre ei, nu s-a dezmințit nicicând. La Cape Town se poate vorbi de o reală înfrățire între marinarii sedentari și păsările călătoare. Singura deosebire între aceste două specii e că una are un port de domiciliu, iar cealaltă, nu…

În acea noapte am dormit cu adevărat, fără ruliu, fără balans, fără cel mai mic zgomot. Pacea unui port liniștit, unde nava și skipperul ei se pot odihni în liniște, fără mustrări de cuget, și se pot trezi când poftesc.

Cuminte, am întors totuși soneria ceasului meu deșteptător, căci, să lăsăm glumă, ancora aceea îmi trebuie, iar *Marie-Thérèse II* nu-mi va ierta lenea care ar priva-o de prețioasa bijuterie... Apoi însă mă voi întoarce în cabina mea și voi rămâne să trândăvesc timp de... 24 de ore încheiate. De acord, *Marie-Thérèse II?* Ah, dacă navele ar putea vorbi, ea mi-ar răspunde probabil că n-ar fi nici prima... și nici ultima oară când o fac.

A doua zi m-am pornit să văd ce-i cu ancora aia. Mă aștepta și târgul a fost încheiat pentru modica sumă de 5 lire sterline. Pentru o sumă la fel da ridicolă am achiziționat și 20 de brațe de lanț galvanizat de 8 m/m, de o calitate superioară. Ancorarea nu mai era o problemă.

Somnul îmi trecuse, așa că am hotărât să rezolv și chestiunea hârțogăraiei. Vizită la Căpitănia portului, la Vamă și la Serviciul de Imigrare. Peste tot numai zâmbete, vorbe drăguțe, foarte puține fișe de completat și turneul meu s-a desfășurat rapid și fără târguieli: „Documentele mele sunt în regulă, ale dumneavoastră așijderi, hai să ne despărțim prieteni!“

Am profitat de zilele următoare ca să curăț, să spăl și să aerisesc interiorul cabinei. Velele au fost zvântate, chitite în postul-prova, și serviciul din port a început: găleți cu apă de mare zvârlite pe punte și peste ruf, altele în fiecare dimineață peste carenă, totul ca să evit putregaiul, oricând de temut în cazul șederilor prelungite într-un port.

În afară de astea, leneveam în voie, așteptându-l pe Henry, a cărui întârziere începea să mă neliniștească, deși refuzam așa ceva (când ne-am văzut.. mi-a mărturisit că și el s-a simțit plin de îngrijorare în ceea ce mă privește atunci când am dublat Capul).

Week-end-ul din acea săptămână l-am petrecut departe de Cape Town și de nava mea, la noii mei prieteni francezi, Etienne Droulez și soția sa. Locuiau la Worcester, la vreo sută de kilometri de Cape Town. Orășelul era construit pe marginea unui mare lac și acolo aveam eu înțeleg, pentru prima oară, dragostea nutrită de atâția concurenți ai regatelor pentru micile lor ambarcații.

Până atunci, aceste micuțe ambarcații de concurs pe care le putem admira evoluând atât de grațios pe suprafața golfurilor

sau în rada porturilor nu mi se păreau demne de fervoarea excesiva prodigată de proprietarii lor. Nu mă puteam împiedica să-i privesc pe aceștia din urmă ca pe niște mari mari fanfaroni de apă dulce.

Da, asta până-n ziua când m-am pomenit, cu mușchii și toți nervii făcuți strună, pe puntea unui *Flying Dutchman*[28], gonind cu zece la douăsprezece noduri pe suprafața lacului de la Worcester. Dacă spun „suprafață", o fac mai mult din obișnuința, deoarece era tot atâta apă peste navă cât era și sub ea.

Sfinte Sisoe! nu era deloc un marinar da apă dulce amicul lui Etienne, cel care-mi oferise un loc de coechipier, cu condiția să fiu cuminte, ascultător și să n-adorm de-a-n picioarele! Niciunul din simțurile omului nu-i de prisos pe aceste mici veliere rapide și impetuoase ca să câștigi cursa, mai cu seamă dacă vântul își arată cât de cât colții! A lua terțarole?
Nici pomeneală! și deși unii ași ai regatelor sunt de altă părere, tot șicul e să guvernezi cu întreaga velatură în vânt.

Coechipierii nu sunt nici ei simpli pasageri. Ei reprezintă lestul mobil – aș zice chiar foarte mobil –, fără să mai vorbim de rapiditatea mișcărilor și siguranța ochiului de care trebuie să dea dovadă ca să manevreze mai repede decât echipajul navei concurente.

Mi s-a întâmplat nu o dată să asist, de la oarecare distanță, la furtunoasele reuniuni de după câte o regată desfășurată în loc închis, ascultând, cu o ureche amuzată și buzele strânse într-un zâmbet condescendent, discuțiile pasionate despre traseul parcurs, despre geamandura depășită razant, despre volta suplimentară, fatală dacă ar fi fost făcută, despre scota focului de care depindea victoria și pe care un coechipier tembel a lăsat-o să-i scape din mână, compromițând totul.

O, marinari de apă dulce, gândeam eu pe-atunci, când veți înceta să luați troacele voastre drept nave, și să vorbiți de mare fâțâindu-vă prin golfurile voastre bine adăpostite?...

După oră petrecută pe lac, am înțeles însă!... Am înțeles, în primul rând, că nu-i vorba de „troace", ci de niște pur-sânge

[28] „Olandezul Zburător" (denumirea izvorăște dintr-o veche legendă marinărească), tip standard de cuter, folosit mai ales pentru competiții. (N.T.)

miraculoși, rasați, nervoși, iuți, ascultând de degetul mic, dar gata să te expedieze cu fundul în apă, într-o clipită, la cea mai mică eroare. Un velier de câteva tone le iartă adesea. Astea mici, niciodată!

O seară liniștită împreună cu noii mei prieteni Droulez și adorabila lor micuță Nicole, de patru anișori, ajunge să mă transforme din nou în pământean, fericit să simt țărâna sub picioare, departe de orice proiect de plecare pe mare. A două zi, după o dimineață de trândăveală, ne regăsim, Etienne și cu mine, cu paletele în mână, în fața unei mese de ping-pong. O constatare amuzantă: după ce ani de zile nu m-am atins de o paletă, descopăr că am rămas același jucător, nici mai bun, nici mai rău.

După-amiază, plimbare cu mașina, iar a doua zi, întoarcere la Cape Town. De-a lungul drumului, munți stâncoși și văi cu viță de vie. Sigur, munții aceștia, numai piatră, pot degaja un anumit farmec, deși, în ceea ce mă privește, prefer împrejurimile înverzite ale Cape Town-ului și litoralul său, concurând cu Coasta-noastră de Azur, dar într-o variantă mai sălbatică și mai puțin populată.

O regăsesc pe *Marie-Thérèse* // așa cum am lăsat-o. Dacă i-aș fi pus prelata, ar fi semănat cu un copilaș dormind sub o pătură. Ambarcațiile clubului n-au prelate, dar adesea sunt acoperite cu o plasă, pentru că păsările de mare să nu-și facă din punțile lor o reședință permanentă. Aproape toate catargele au în vârf o țepușă metalică: nu sunt paratrăznete, ci paracormorani…

Într-o dimineață, în timp ce-mi luam micul dejun la măsuța din bucătărie, așezată chiar sub capacul cabinei, pleosc! ceva mic și alb, ba pardon, ceva mare și alb pică la un centimetru de farfuria mea cu porridge: în vârful arborelui artimon, un zdrahon de cormoran negru era foarte ocupat să-și pigulească penele…

Trag cu praștia în el, dar nu-mi pică în oală sub presiune, cel puțin nu de data asta, pentru că afurisitele, astea de păsări sunt atât de robuste încât o simplă pietricică nu le impresionează deloc. Ar fi trebuit să folosesc, drept proiectil o piuliță mai zdravănă. Dar o lăsăm pentru data viitoare!

Henry sosește la vreo zece zile după intrarea mea în port. A fost într-adevăr răsturnat de un val deferlant pe când se afla la

capă, înainte de a ajunge la East London, dar singura stricăciune la bord a fost ghiul trinchetinului. Trebuie, să adaug că, pentru a strica ceva pe *Wanda,* e nevoie de forță, nu glumă, mai ales că această navă, cu balans foarte, mare, are tendința să primească valul, nu să-i reziste, opunând forței suplețea.

Însă după ce a ieșit din Port Elisabeth și a vrut să treacă prin larg, departe de țărm de teama unei furtuni care l-ar fi putut împinge spre coastă, a constatat că busola îi furnizează niște, indicații cu totul aiurite, cu variații depășind nouăzeci de grade. Acest fenomen, căruia nu-i găsea nicio explicație, l-a stânjenit enorm în cursul ultimei sale etape.

Lumina s-a făcut abia târziu de tot, când era gata să părăsească Cape Town-ul: în timpul răsturnării, un bulon cât toate zilele s-a proptit în imediata vecinătate a busolei. Henry a descoperit vinovatul demontând-o pe aceasta din urmă ca să ia măsurile casetei în care era adăpostită. Se apucase de treaba asta în vederea achiziționării unei noi busole…

La fel ca și mine, Henry avea nevoie de o slujbă înainte da a putea spera să-și continue călătoria ca să vadă ce se petrece de partea cealaltă a „bălții cu scrumbii”.

Formam în prezent o echipă solidă și odată, după cină, am dezbătut cu toată seriozitatea planurile noastre de viitor.

Henry îl avea pe al său: „Rămân doi ani la Cape Town, strâng niște biștari buni și, la drum’“ Eu începeam să urlu:

„Doi ani într-unui și același târg! păi bătrâne, o să putreziți și tu și vasul tău! Doi ani e timp, nu glumă. În doi ani poate foarte bine izbucni un război care să ne expedieze, cu o beretă cu pampon roșu pe cap, pe un crucișător, o navă de escortă sau, de ce nu, chiar și pe un submarin, undeva în Atlanticul de Nord. Dacă e pe așa, mai bine militar în Pacific, măcar acolo nu-i atât de frig. Nu-i așa?“

— Da, dar ce te faci cu paralele? Fără parale o feștelim rău de tot chiar și-n Polinezia noastră franceză.

— Just, dar am putea să muncim șapte-opt luni aici, în Cape Town, să facem un plin complet de provizii pentru doi ani, să îmbarcăm vopseaua noastră submarină și tot greementul de rezervă pentru o durată considerabilă de timp, și să plecăm după aceea chiar și cu bani puțini. Imposibil să nu găsim ceva de lucru

în Venezuela sau în vreunul din statele Americii Centrale și să nu ne punem finanțele pe linia de plutire înainte de a porni spre Pacific în căutarea colțișorului ideal.

De altfel, poate nici n-ar fi necesar să ajungem în Pacific pentru a găsi acel colțișor ideal: ia o hartă generală a Atlanticului și privește: ai aici Antilele unde s-ar putea să dăm pesta locșorul visat. La o azvârlitură de băț e Venezuela, sau America de Nord, unde am putea merge să muncim când dăm de fundul sacului. Ceva mai departe e Anglia pentru tine și Franța pentru mine, care ar putea fi și ele surse posibile, la dus folosind vântul dinspre vest spre nord, iar la întoarcerea în Antile, alizeul de nord-est.

La urma urmei, ar putea fi și asta o soluție…

Discuția s-a prelungit până noaptea târziu și tot atunci am abordat și o altă posibilitate de subzistență: un aparat de filmat ne-ar putea permite să facem niște filme interesante care, proiectate în timpul escalelor, la reuniunile iahtmanilor, ne-ar îngădui să trăim, modest ce-i drept, dar într-un chip interesant și plăcut. E păcat, zic eu, ca această idee, aruncată atunci așa, într-o doară, nu ne-a reținut ceva mai mult atenția, pentru că acum, o dată cu trecerea timpului, îmi dau seama că, probabil, soluția pe care o căutam împreună se găsea mai curând aici decât în cvasi-imposibilul vis legat de Antile.

Finalmente, Henry s-a raliat la ideea mea: să facem la Cape Town plinul de provizii și piese de rezervă și peste șase opt luni să luăm drumul Antilelor.

Să îmbarci provizii pentru doi ani la bordul unui mic velier pare, o utopie, dar firește, noi nu aveam în vedere pâinea sau ceapă; era vorba de alimente de bază ca orezul, conserve de carne, pește și legume, lapte condensat, cafea, porridge, produse care, dacă ai grijă, pot fi îndelung păstrate.

Conservarea celor în cutii metalice nu prezenta nicio dificultate. Orezul însă, mai ales, pune o problemă destul de delicată: prinde mucegai din pricina umidității și place enorm gărgărițelor.

În cursul precedentelor mele călătorii am adoptat întotdeauna sistemul chinezesc de conservare: o bucată bună de mangal ca să absoarbă umiditatea, iar împotriva gărgărițe lor, straturi

succesive de cenușă de mangal. Cenușa e însă incomodă pentru că orezul trebuie spălat în multe ape înainte de a putea fi gătit..

Când mai eram pe insula Mauritius, Bardiaux mi-a vorbit de un produs chimic pe carc-l utiliza ca să-și protejeze orezul de gărgărițe. Vărsa lichidul respectiv într-o eprubetă sau un flaconaș fără dop și-l lăsa cinci-zece minute în cutia acoperită, conținând orezul. Lichidul, extrem de volatil, degajă vapori care distrugeau gărgărițele sau eventualele ouă ale acestora; după aceea nu-i rămânea decât să scoală flaconul și să astupe bine cutia.

Henry utilizase același produs (am uitat cum îi spune dar un farmacist... sau un brutar știu cu siguranță), turnând o linguriță de lichid direct peste orezul sau lintea din cutii. „Poți face la fel fără grijă, mi-a spus el, uite, sunt șase, luni de când tot mănânc din ele și n-am avut o dată stomacul deranjat.

Prin urmare, produsul chimic împotriva gărgărițelor, o bucată de mangal bine uscat împotriva umidității, și problema conservării orezului va fi rezolvată. Știu, pentru că după doi ani am consumat niște orez îmbarcat pe *Snark* timp de opt luni, apoi pe *Marie-Thérèse* alte șase (conservat după metoda chinezească, cenușă și mangal), ținut în cutii de tablă galvanizată de 20 l, închise, ermetic, dar nu sudate. Era foarte bun... doar că păstra un ușor miros de cenușă.

Cât privește celelalte produse de bază, ca uleiul de gătit, conservele, porridge-ul în cutii metalice, laptele condensat și îndulcit, laptele praf, zahărul, păstrarea lor poate, fi practic infinită dacă s-a avut grijă să se ungă cu vaselină cele două capace circulare ale cutiei, sau și mai bine, să fie date cu ceară topită de lumânare.

Era timpul să-mi caut de lucru. Banii mei de buzunar se topiseră la iuțeală; cei ai lui Henry n-avuseseră nevoie să se topească aici: escala de la Port Elisabeth se însărcinase cu asta.

În cazul lui Henry, lucrurile s-au rezolvat rapid chiar a doua zi după sosirea lui. Niște claxoane repetate m-au extras din cabină. Pe dig era un domn care, gesticula cum că ar vrea să stea de vorbă cu mine, Citise reportajul în care era relatată ultima traversare a *Mariei-Thérèse II* și erau menționate activitățile mele de marangoz pe durata escalei la Durban.

— Sunt proprietarul unui atelier de tâmplărie și am primit o

comandă interesantă: un client ar vrea să-mi încredințeze construirea unei ambarcații cu motor, din placaj, dar eu unul nu mă pricep deloc. Întrucât sunteți marangoz (în sinea mea am zâmbit, închipuindu-mi ce mutră ar face bravul Peter dacă ar asista la scenă) și întrucât căutați de lucru — așa cel puțin spune ziarul – nu v-ar tenta să preluați comanda?

Iarăși marangoz?… M-am gândit și la recomandarea pe care mi-a făcut-o Peter când m-am dus să-i strâng mâna înainte de a părăsi Durbanul:

— Bătrâne, ai de gând să te oprești și să-ți cauți de lucru la Cape Town? Dă-mi voie să fac o mică punere la punct: aici la Durban marangozi „gata făcuți“ practic nu există. Am fost deci obligați să angajăm ce-a dat Dumnezeu și să încercăm să-i calificăm. La Cape Town, însă, marangozi sunt pe toate drumurile. Nici vorbă să-ți încerci norocul pe un șantier naval, zbori de acolo în două zile. Caută-ți altceva!

Peter avusese dreptate. Cele câteva vizite pe care le-am făcut în port mi-au deschis ochii: la Cape Town marangozii se pricepeau să muncească repede, bine, precis. E o deosebire ca de la cer la pământ între amatorul capabil, având timp din belșug să-și construiască singur vasul, și muncitorul specialist care îngăduie unui șantier să lupte împotriva concurenței prin menținerea prețurilor la nivelul cel mai scăzut grație vitezei și preciziei muncii prestate.

Pe de altă parte, nu mă încânta deloc ideea de a face tot ce-am făcut și înainte. Mă pricep să călăfătuiesc, ce-i drept destul de încet, dar bine. De asemeni, în timpul șederii mele la Durban am învățat multe lucruri utile în legătură cu repararea și construirea navelor din lemn. Cât știam îmi era de ajuns, pentru că una din trăsăturile mele de caracter a fost aceea de a evita întotdeauna specializarea, preferându-i dobândirea capacității de a mă descurca în domenii cât mai diverse.

Așa stând lucrurile, nu-mi surâdea deloc perspectiva de a-mi vârâ grumazul în același jug. Preferăm să caut altceva, chit că riscăm să pățesc ce a pățit barza din fabulă…

În schimb Henry avea să fie cu siguranță interesat. Câteva pietricele lansate pe punte au scos la iveală capul lui bărbos.

— E de lucru pentru tine. Vino să-ți vezi noul patron.

Afacerea s-a încheiat pe loc, Henry urmând să-și înceapă munca de a doua zi pe șantierul care se găsea la cincisprezece minute de mers cu trenul de oraș.

Era timpul să mă apuc și eu de ceva, fapt pentru care m-am dus la domnul Pierre Cholet, directorul firmei „Brackenware Ltd.“, despre care îmi vorbise consulul Franței.

Acest politehnician, îndrăgostit de navigația cu pânze și care posedase câteva ambarcații, m-a primit cu cea mai mare bunăvoință. I-am expus cât se poate de cinstit intenția mea de a rămâne la Cape Town șase-opt luni ca să mă pot echipa cum trebuie pentru următoarea mea călătorie.

— De lucru? Da, s-ar găsi eventual ceva. Vă convine să fiți mecanic de întreținere? În plus, ar trebui să fiți și oleacă dulgher, pentru că în întreprinderea mea, întregul personal afectat la întreținerea uzinei pune serios mâna la treabă, fie că-i vorba de șeful de atelier sau de ultima calfă.

Și, dacă este dispus să mă angajeze, va trebui, la rându-mi să trag tare, la fel ca toată lumea.

Oferta lui e prea onestă, prea plină de gentilețe și înțelegere ca să îndrăznesc să-l trag pe sfoară, îi mărturisesc deci că n-am fost niciodată mecanic, că n-am șurubărit niciodată într-un motor și că nu m-a atras niciodată această masă de metal animată de mișcări precise, prestabilite, calculate în cele mai mici amănunte...

— Dar nu-i deloc vorba de așa ceva! Motoarele pe care le folosim sunt electrice. O singură persoană din uzină are voie să umble la ele. Tot restul sunt ansambluri mecanice banale, simplu de înțeles și de reparat. Chiar și negrii veniți direct din satele lor devin ajutoare utile și eficace. Veți pricepe în foarte scurt timp funcționarea acestor mașini și veți fi capabil să-l secondați pe șeful serviciului de întreținere, francez la fel ca majoritatea personalului de conducere.

Batem palmă pe loc. În afara tuturor acelor lucruri foarte utile pe care le voi învăța, mă gândesc și la atelierul de sculărie, cu echipamentul său complet, și la posibilitățile pe care mi le va oferi de a face nițică „manoperă personală” în orele libere sau în timpul week-end-ului, treabă pentru care voi căpăta probabil permisiunea dacă dau dovadă de sârg în munca mea. Călcasem

cu dreptul încă o dată.

Seara ne-a găsit, pe Henry și pe mine, reuniți în cabină *Wandei.* A fost încântat de vestea cea bună; în ceea ce-l privea, munca era interesantă, dar n-avea să dureze mai mult de trei luni: era vorba de o ambarcație lesne de construit, de tipul cu gurnă proeminentă, cu coaste de formă unghiulară și bordajul neted, o muncă simplă și rapidă.

— Oricare dulgher ar fi putut executa planul ăsta, mi-a spus el, așa că nu pricep de ce au venit după mine. În orice caz o treabă de trei luni, poate chiar două. După aceea, va trebui să-mi caut, altceva. Iar tu încearcă să nu fii dat afară, pentru că, după ponturile vândute de camarazii de atelier, la Cape Town slujbele nu te așteaptă la fiece colț de stradă.

Nici vorbă de așa ceva, fiindcă munca pe care am început-o de a doua zi m-a pasionat pe dată. În plus, adaptarea s-ar putea să fie rapidă datorită cunoștințelor de ajustor pe care le-am dobândit în Indochina, la vârsta de 16 ani, când taică-meu m-a dat timp de câteva luni la o școală de meserii cu următorul comentariu plin de înțelepciune:

„De vreme ce nu vrei să muncești cu creierul (iarăși fusesem eliminat din liceu)..., prea bine, ia gustă mătăluță dintr-o meserie, manuală! Poate că asta o să te facă să reflectezi și o să-ți vină mințile la cap”.

Într-adevăr, de reflectat am reflectat, dar mi-a prins și foarte bine în viitor, pentru că fără să fiu atras în mod special de șurubăreală, mi-am format mâna într-o-serie de activități practice.

Dubois, șeful meu, mi-a devenit imediat un camarad și un prieten. Se interesa de munca mea, iar eu... încercam s-o fac cât mai bine. M-a atras îndeosebi sudura și după câteva săptămâni mă descurcam suficient de bine ca să-mi încredințeze lucrări din ce în ce mai serioase.

În afară de sudură autogenă și electrică, pe care trebuia să le deprind foarte serios, munca mea de ajutor de mecanic de întreținere era relativ simplă, la îndemâna oricui binevoia să se gândească puțin înainte de a trece la acțiune. În plus, Dubois veghea neîncetat, cunoștea pe degete fiecare piesă din această uzină pe care o montase de la începutul începuturilor împreună

cu restul personalului de bază, venit, după o selecție riguroasă, din Metropolă: toți acești oameni s-au dovedit a fi niște prieteni deosebiți, ajutându-mă cu multă bunăvoință să asimilez cât mai repede cu putință principalele noțiuni ale noii mele meserii.

Luna următoare, Dubois urma să plece pentru patru luni în concediu în Franța și responsabilitatea echipei de întreținere urma să-i revină domnului Barlé, electricianul-șef.

Barlé era de departe cel mai vârstnic dintre noi, iugoslav de origine, își părăsise țara după război și, după câțiva ani petrecuți în Franța, se instalase în Africa de Sud.

Remarcând predilecția mea pentru sudură, Barlé m-a luat în mână serios, așa cum știu s-o facă anumiți profesori.

Întrucât sudura mă interesa, și întrucât o stăpânea perfect, și-a pus în gând să mă învețe cum trebuie meserie. Acestui prieten datorez, în mare parte, acele o mie și unu de mici trucuri atât de prețioase cuiva care e obligat să se descurce de unul singur, fără mari cheltuieli, fabricându-și personal obiectele de care are nevoie sau efectuând cu propria-i mână reparațiile necesare.

Într-un cuvânt, găsisem locul ideal de muncă. Un singur inconvenient. Uzina era departe de Cape Town. Trebuia să mă scol devreme, să-mi pregătesc la iuțeală-micul dejun, să sar în „puișor” și să prind trenul care, în patruzeci de minute, mă aducea la întreprindere. Mă întorceam destul de târziu și nici vorbă să mai lucrez ceva pentru mine în timpul săptămânii. Operațiunile de întreținere a navei le puteam face doar în timpul week-end-urilor, dar datorită amabilității patronilor care mi-au îngăduit accesul în atelier sâmbata și duminica, „porțiile” erau duble.

Prima mea îndeletnicire a fost aceea de a-mi confecționa o ambarcație anexă. A fost terminală în două zile, fără niciun plan, după același sistem ca cel practicat când am construit-o pe *Marie-Thérèse II.*

O grindă paralelipipedică de lemn, lungă de doi metri și groasă de cinci centimeri, a fost așezată pe jos, în atelierul pustiu. Alte două bucăți de lemn, având aceeași secțiune, au fost fixate de ea, fiecare la o extremitate. Acestea urmau să fie etrava și etamboul. Unghiul pe care-l făceau cu chila a fost apreciat „la ochi“, cam 45° pentru otravă și 35° pentru etambou. Coastele au

fost și ele trasate și decupate după același principiu empiric, apoi potrivite pe chilă și fixate cu holșuruburi, formând șarpanta cocii.

La terminare, totul a fost demontat și transformat într-un colet, nu din cale-afară de incomod, pe care seara l-am adus cu trenul acasă. În douăsprezece ore de muncă terminasem șarpanta, acum îmi rămânea doar s-o acopăr cu pânză.

Am utilizat în acest scop vechea velă aurică a artimonului și duminică seara totul era terminat; Henry a cam clătinat din cap:

— Nu ți se pare că te-ai cam pripit și-ai cam rasolit treaba?

— Ei, da, nițeluș… dar esențialul e că plutește.

— Plutește, plutește, însă când n-are pe nimeni înăuntru comedia asta a ta stă într-o rână !

Avea perfectă dreptate: decupasem fila de mijloc prea în V, și „puișorul” meu era atât de ușor (cântărea 10 kg și-l puteam ține cu un singur braț, ca pe o bicicletă, încât plutea efectiv pe o parte atunci când nu-l afunda nicio greutate… Dimpotrivă, cu mine înăuntru, puteam vâsli în picioare, într-atât era de stabil; ducea cu ușurință două persoane pe valuri mici, și trei când apa din radă era oglindă. Aveam nevoie de o jumătate de oră ca să-l montez ori să-l demontez, ceea ce era cam mult, în schimb faptul, că nu cântărea mai nimic îmi permitea să-l transport fără efort. Scos pe mal sau adus pe punte trebuia însă legat zdravăn pentru că era de ajuns un vânt moderat ca să-l miște din loc, iar o rafală l-ar fi făcut să zboare!

Un alt inconvenient: acest „puișor” era mult prea ușurel ca să-l pot folosi fără riscuri în ziua în care voi dori să fundarisesc o ancoră la o oarecare depărtare de navă. Va trebui atunci să încarc în el ancora și lanțul ei, legate printr-o parâmă lungă de vas, să ajung la locul dorit, iar acolo să răstorn bărcuța cu ancoră cu tot, operând rapid și sigur ca să nu mă trezesc că se duce și ea la fund odată cu lanțul.

Ideea asta l-a făcut pe Henry să se strâmbe de râs: „în fond, ți-au trebuit numai două zile ca să fabrici drăcia asta, dac-o pierzi, atâta pagubă, *bloody Frenchman*[29]”

O săptămână mai târziu, Henry se apucă să-și facă noul său „puișor”, care avea să-l înlocuiască pe cel pe carc-l avea de când *Wanda* fusese lansată la apă, de acum prea vechi, mai ales după

[29] Franțuz afurisit. (în engleză în textul original). (N.T.)

ce îl luase o dată curentul și jucase o noapte întreagă pe stâncile cheiului, înțesate de scoici ascuțite. Jumătate din fundul lui de pânză rămăsese agățat printre ele.

Noul „puișor” al lui Henry urma să fie tot pliant și ca cel vechi, constituit dintr-un fund din pânză de prelată prins de o chilă și întins pe un bordaj din placaj, foarte subțire, astfel încât la montare să capete forma dorită, iar la demontare să se aplatizeze perfect ca să poată fi depozitat pe punte, iar în cazul unei traversări, în interiorul cabinei, la mare înghesuială.

Spațios și stabil, se monta în treizeci de secunde, ducea pe mare liniștită trei persoane, și, mai ales, era util în operațiunile de amarare, dacă era nevoie ca ancora să fie fundarisită mai departe: pupa sa largă, din placaj, permitea că lanțul ancorei să fie filat fără riscul ca bărcuța să se răsucească în jurul propriei axe. Cu un derivor mobil fixat într-un bord, după modelul olandez, strângea bine vântul pentru o ambarcație atât de mică.

În vremea asta eu mă ocupam cu fabricarea rezervoarelor mele de apă, din tablă galvanizată, pe care le lucram în atelierul uzinei. Cu această ocazie, am ajuns la o constatare: oricine poate să facă singur niște lucruri pe care, până atunci, le credea rezervate doar specialiștilor.

Inițial mă informasem cam cât m-ar costa cele două rezervoare pentru apă și unul pentru gaz, acesta din urmă prevăzut cu un robinet. Meșterul căruia mă adresasem mi-a spus să trec a doua zi pe la el, deoarece avea novoie de timp ca să calculeze prețul tablei, timpul necesar efectuării lucrării, cantitatea de cositor trebuincioasă lipiturilor etc… etc…

Într-un cuvânt, figură clasică a „specialistului” care a dat peste un fazan bun de jumulit.

A doua zi. Am aflat și prețul: cincizeci de lire sterline pentru cele trei rezervoare, inclusiv robinetul. În marea sa generozitate, avea să-mi sudeze gratuit și câteva corniere în locurile prevăzute pentru fixarea rezervelor de osatura navei.

Cincizeci de lire sterline…

E drept, la Durban mi se ceruseră șaizeci și cinci! Eram pe punctul de a accepta, dar voiam să consult în prealabil un prieten, pe Henry firește, în legătură cu tipul de tablă ce urma a fi folosită.

Conversația a fost furtunoasă, dar scurtă. Când i-am spus că vreau să cer unui specialist să-mi facă rezervoarele, Henry s-a pus pe urlat:

— Un specialist? pentru chestii atât de simple și noi suntem specialiști! Dacă ești capabil să faci o cutie din carton folosind pentru asta o pereche, de foarfece și niște clei, nu văd de ce nu ți-ai face singur rezervoarele. Ca și în cazul cutiei din carton, decupezi, îndoi și lipești, dar nu cu clei, ci cu cositor de astă dată.

“De altfel, vom face operațiunea chiar acum: privește!

Vezi cât e de simplu: iei măsurile, le trasezi pe tablă cu un vârf ascuțit sau, și mai bine, cu un simplu creion, tot ce depășește, îndoi (sigur, aici e nevoie de-o menghină), pe urma fixezi totul cu câteva șuruburi”. Cutia de carton începea să prindă forma…

„Acum nu-ți mai rămâne decât să trasezi și să decupezi cele două funduri. Așezi cutia în picioare peste tabla care ți-a rămas și marchezi conturul vârând mâna în interiorul ei, deci la baza paralelipipedului. Simplu, nu? Faci aceeași operațiune și pentru celălalt fund și decupezi cele două dreptunghiuri la doi centimetri de semnul creionului ca să poți îndoi apoi marginile. Alte câteva șuruburi ca să-ți mențină totul fix, după care o lampă cu benzină, câteva baloane de cositor și treaba-i gata”.

Cutia din carton e acum terminată. Într-adevăr. E simplu. „În plus, îmi spune Henry, gândește-te că, făcut de propria-ți mână, rezervorul va fi mult mai solid decât cel confecționat de specialistul tău care se va zgârci la cositor pentru că acesta costă scump. Îl va folosi la minimum, fără să se gândească la balansul navei care va proiecta apa în pereții rezervorului, facând ca mai devreme sau mai târziu sudura să cedeze.

Cât privește lipitul cu cositor, înțeleg că acolo, la uzină, n-ai făcut niciodată așa ceva. Bun, la primul rezervor te ajut eu, e mai bine să procedăm așa pentru început. Ai să vezi cât e de simplu cu o lampă de benzină, niște apă tare pentru decapat și batoanele de cositor. N-avem nevoie de letcon, detest scula asta concepută pentru operațiuni mărunte și pe care mulți meseriași o folosesc pentru că permite economisirea cositorului în detrimentul trăiniciei lucrării.

După ce-ai să termini totul, vei constata două chestii

importante: prima, că ai învățat să fabrici singur un rezervor din tablă; a doua, că toată treaba te-a costat doar vreo zece lire în loc de cincizeci cât îți cerea hiena aia. Ca să nu mai vorbim, și asta ți-o spun fără glumă, de calitatea net superioară a lucrului făcut da tine”.

Trei zile mai târziu obțineam tabla mea galvanizată, comandată de domnul Cholet la preț de fabrică: două lire și jumătate pentru două foi mari. Sâmbătă am terminal primul rezervor, minus sudură. A doua zi, duminică, le-am făcut și pe celelalte, muncind singur în atelierul de la „Brackenware“. Le-am transportat, cu trenul până la Cape Town, iar de acolo le-am dus la club, așezându-le lângă cel pe care-l făcusem în ajun. Până în prezent, operațiunea mă costase o nimica toată. Rămânea să le sudez cu cositor, care are față de sudura autogenă avantajul de a nu distruge stratul protector din zinc al tablei galvanizate. În plus, cositorul nu ruginește.

Treaba a fost lichidată în cursul următoarei sâmbete. Înarmat cu lampa sa de benzină și cu un bastonaș de cositor, Henry îmi arăta cum se procedează. Tot secretul constă în folosirea apei tari, iar Henry se pricepea de minune.

I-am luat curând locul și totul, inclusiv verificările și retușurile, a fost gata înainte de căderea nopții. Cum te poți asigura că marginile unui rezervor de apă sunt etanșe? Umplându-l cu apa și văzând pe unde se scurge, nu-i așa?

Este exact ceea ce mă pregăteam să fac. Henry însă mi-a dezvăluit o metodă infinit mai simplă și mult mai rapidă: marginile sudate, se badijonează cu apă săpunită, apoi careva este rugat să sufle prin orificiul de umplere a rezervorului. Defectele de sudură —și ele există aproape întotdeauna — sunt demascate de bulele de săpun formate de aerul care scapă prin fisuri invizibile… Ele pot fi astupate pe loc, fără a mai fi nevoie de golirea rezervorului. Se întâmplă rar să fie nevoie de mai mult de două-trei verificări.

Rezervoarele mele nu aveau robinete. Preferăm să scot cu furtunul apa necesară consumului meu săptămânal. O transvazam direct într-un bidon de 20 litri, acesta din urmă înzestrat cu robinet. Costul total al celor trei rezervoare, inclusiv robinetul pentru cel de 50 l în care urma să țin gazul lampant:

șase lire sterline... Cele două rezervoare de apă aveau o capacitate de 90 l fiecare: împreună cu cele patru canistre de câte 20 l, utilizate în timpul călătoriei Durban-Cape Town, făceau cu rezerva mea de apă să fie de 260 l.

La un consum de doi litri și jumătate pe, zi. Puteam rămâne pe mare cam o sută de zile, ceea ce socot că e întru totul suficient, mai ales că, la nevoie, poate fi strânsă și apa de ploaie. Pe când o aveam pe *Marie-Thérèse,* am strâns dintr-o singură aversă, cu ajutorul unei oale mari, o sută patruzeci de litri!

Rex King adoptase un sistem și mai bun la bordul navei sale *Jeanne-Mathilde,* fixând pe fiecare latură a acoperișului cabinei câte o baghetă de lemn, înaltă cam de trei centimetri, care canaliza apa de ploaie și o trimitea direct într-o găleată așezată pe punte. Odată umplută găleata era deșertată în rezervor, după care își reluă locul sub streașina improvizată.

Datorită acestui sistem, odată ajuns într-un port, Rex King n-a fost niciodată nevoit să-și deplaseze vasul ca să facă plinul rezervoarelor și asta încă de când părăsise Singaporele!

Orice navigator care a fost vreodată obligat să se supună acestei operațiuni enervante care-i „corvoada de apă" va înțelege avantajul metodei lui Rex King: nu tu ditamai navă deplasată în ultimul moment, nu tu canistre cărate cu „puișorul" într-un du-te-vino lent și uneori istovitor, mai cu seamă când vasul e ancorat la un sfert de milă de plajă, iar cea mai apropiată fântână se află la o jumătate de milă de țărm...

Luând exemplul lui Rex King, Henry și cu mine am decis să facem la fel: apa de ploaie va fi captată pe acoperișul cabinei grație unei rame etanșe inspirate după sistemul utilizat de Rex King. După aceea însă, ea va trece prin niște țevi și va fi dirijată direct în rezervoare, fără să mai fie nevoie ca cineva să care gălețile.

Într-o săptămână de muncă "Pe furate", instalația era gata și la bordul *Wandei* și al *Mariei-Thérèse II, aveam* încă o îmbunătățire. Nici vorbă însă să profităm de ea pe timpul ședерii la Cape Town din pricina stratului de funingine provenită da la uzina electrică a orașului și de la balenierele legate la cheu.

Este de neînchipuit cât fum poale să scoată motorul unei baleniere când i se face reglajul! Iar când există vreo zece care

fac simultan aceeași operațiune și vântul bate în direcția în care staționezi, te apucă disperarea la gândul că nu mai apuci ziua când să-ți vezi nava curată. Și dacă se mai adaugă și o ploicică, tot vasul începe să zemuiască de o funingine neagră și vâscoasă, care sfârșește prin a se încrusta în vopseaua punții dacă nu o spălată pe loc cu peria, fiindcă scârba asta de funingine nu se lasă dusă doar cu câteva găleți de apă zvârlite peste punte și cabină.

După terminarea ambarcației din placaj pentru care fusese angajat, Henry a rămas șomer. Nu pentru mult timp, ce-i drept, deși, la un moment dat, orizontul îi apărea în culori sumbre. Vreme de vreo două săptămâni a meșterit pe câteva iahturi ale căror proprietari erau prea ocupați în decursul săptămânii ea să mai poată face ceva: a schimbat niște coaste la unul, a înlocuit niturile la altul, a instalat un ghiu iar apoi un bompres pe al treilea. Prețurile erau ca pentru prieteni, iar treaba, făcută solid și conștiincios.

Mai târziu a găsit o slujbă stabilă, dar prost plătită, de secretar într-un birou administrativ, unde a și rămas până la plecare. Aceasta se apropia, dar încet de tot. Nu voiam să plecăm decât perfect pregătiți și-i de-a dreptul înspăimântător cât timp și câte cheltuieli mărunte înghite așa ceva și cum aceste cheltuieli, adăugindu-se una alteia, devorează cu regularitate niște economii care refuză să se rotunjească!

Toate nevoile noastre erau minuțios discutate înainte de a trece la cumpărături, ca să găsim împreună soluțiile cele mai puțin costisitoare. Una din marile noastre investiții, în afara rezervelor de hrană, urma să fie achiziționarea parâmelor care începuseră să ne cam lase, și dacă un timp mai poți s-o scoți la capăt cu fungile și scotele, vine momentul când ele trebuie înlocuite cu material nou înainte de a păți ceva serios.

O dată în plus norocul avea să ne surâdă: într-o pubelă a clubului, Henry a descoperit niște capete de sfoară murdare, infecte chiar, dar de un aspect mai neobișnuit. Atenția i-a fost atrasă de un amănunt: extremitățile lor străluceau. Era nailon!

Henry le-a recuperat pe dată deoarece imaginația sa fertilă a și transformat ghemul acela de sfori scârboase în niște cordelușe drăgălașe, de grosimea unui creion, pe care le puteam utiliza ca

să înfășurăm velele pe ghiuri și într-o puzderie de alte ocazii când ai nevoie în larg de sforicelele astea care se uzează cu o viteză năucitoare.

Seara, când am trecut pe la club, am găsit la avizierul rezervat corespondenței un bilețel de la Henry:..”Vino la bord să cinăm, sunt noutăți." M-am gândit că noutatea va fi un pinguin invitat să ia și el parte, la festin. Henry îl reperase acum câteva zile moțăind pe rampa înclinată pe care erau urcate iahturile clubului. Bravul pinguin venea aici să doarmă pe timpul nopții (dar cu un singur ochi, firește, altminteri ajungea la iuțeală în cratița noastră cu curry).

Cabina *Wandei* nu degaja însă decât obișnuita-i mireasma îmbietoare de orez și linte, fiartă, iar Henry era ocupat să răsucească fire strălucitoare de sfoară cu ajutorul bormașinii sale portative.

— Cu ce te distrezi? Pinguinul e tot în libertate?

— Lasă-l să doarmă ca lumea. Era pe rampa înclinată după asfințitul soarelui și o să încercăm să-l înhățăm nițel mai târziu, operând o învăluire, ia uite-aici…

Și îmi întinde un cordon din nailon lung de vreun metru și jumătate, impecabil, neted, ca nou. Apoi, își vede mai departe de treabă, numărând învârtiturile mandrinei: două zeci și cinci… douăzeci și șase… douăzeci și șapte… până la treizeci.

Desprinde din mandrină firul răsucit, îl fixează perfect întins între două cuie și reia operațiunea cu un alt fir, numărând răsuciturile. Când e gata, și cel de al treilea fir, le prinde pe toate în bormașină și le răsucește în sens invers, obținând astfel o cordeluță de grosimea unui creion.

— E nailon, îmi spune el. Îți dai seama ce găselniță?’

Gândește-te numai la toate saulele noastre care se uzează atât de repede și sfârșesc prin a ne costa atât de scump…

Nailonul e mult mai rezistent la uzură și nici nu putrezește cum putrezesc frânghiile din cânepă sau bumbac. Trebuie neapărat să descoperim de unde vin deșeurile astea găsite în pubelă. În clipa în care dăm de mămica lor, va fi cazul să-i facem un pic de curte…

Fiecare jurubiță (după aparență ele provin dintr-un odgon destul de gros) se compune dintr-o cămașă de nailon, ferfeniță,

murdară. În unele locuri parcă arsă din pricina frecării, dar învelind alte fire, aceste din urmă intacte, netede, strălucitoare, perfect conservate în interiorul tecii lor protectoare.

Ele sunt cele pe care Henry le-a triat, transformându-le în cordelușe. Ne încingem la treabă și cina se răcește încetul cu încetul. Ne doare-n cot de ea!

— Henry, lasă-mă să încerc ceva, vrei?

Iau trei cordelușe fabricate de Henry, le prind împreună în cui, apoi le răsucesc, una după alta, cu bormașina al cărei burghiu a fost înlocuit cu un cui îndoit în formă de cârlig, le mai răsucesc o dată, pe toate trei, dar în sensul opus și iată-mă posesorul unui capăt de fungă sau scotă, după dorință, lung de 1,20 m.

În surescitarea care ne-a cuprins am uitat de pinguin și de cină. La bar trebuie să mai fie ceva lume, hai într-acolo poate aflăm, de unde provine nailonul.

Mai întâi însă, fac un salt până la mine să iau prașția cu care să altoim pinguinul. La bar, ultimii clienți au plecat acasă. N-au rămas decât cei doi barmani pe care-i cheamă – coincidentă amuzantă! — la fel ca pe noi: Henry și Bernard. Doi băieți de treabă care au făcut, întotdeauna ce le-a stat în putință ca să ne furnizeze ponturi interesante.

— Beți un păhărel cu noi?

Acceptă cu plăcere și timp de câteva minute flecărim de una, de alta.

— Apropo, știți ce-i cu ăsta?

Cei doi își trec reciproc capătul murdar de sfoară pe care li l-am vârât sub nas.

— Nu. Ce-i cu el?

— L-am găsit, într-un colț de hangar (nu îndrăznim să mărturisim că, uneori, mai ridicăm capacele pubelelor): pare să fie nailon. Și Henry (marinarul) desface între degete jurubița ca să le arate interiorul, strălucitor și neted.

— Ah. Da! exclamă Henry (barmanul), acu' îmi aduc aminte. E o bucată dintr-un odgon de nailon pe care-l folosesc balenierii. Uzează o cantitate nemaipomenită la fiece, campanie de pescuit. Sunt groase ca încheietura mânii.

Ni se accelerează și respirația, și pulsul... Brusc, lui Henry (barmanul) îi cade fisa:

— Măi „voi ăștia doi, de ce n-ați face un tur pe la bordul balenierelor, înainte ca ele să plece în campanie? Poate că ați putea „cumpăra" (trebuia să auziți tonul...) de la ei câteva odgoane vechi. Unu din amicii mei care a participat pe vremuri la campaniile de pescuit, în Extremul Sud, mi-a povestit cum și-a fabricat, ei o plasa din firele intacte ale acestor odgoane uzate din nailon. Habar n-am cum a procedat ca să extragă firele bune, din amestecătura de fire uzate și arse, dar clenciul îl găsiți voi cu siguranță.

Am întins-o fără să mai stăm pe gânduri. Echipajele balenierelor dormeau undeva în dosul cheului și mâine urma să mergem și să vedem ce se întâmplă la bordul acestor vase încărcate cu comori fabuloase sub forma unor vechi odgoane din nailon, groase cât mâna, nefolositoare și probabil stânjenitoare pentru ei, pescarii... dar nu și pentru noi. Să nădăjduim că echipajele n-au damblaua confecționării plaselor de pescuit din nailon. Pinguinul e dat pe loc uitării. Va dormi în pace ultimă sa noapte, căci mâine amin!

A doua zi, trebuie să merg, ca de obicei, la uzină. Îl voi ruga pe Barlé să-mi acorde liber în ziua următoare, pe care aș vrea s-o consacru balenierelor. Henry se va aranja și el să fie liber în aceeași zi. În doi, poate vom reuși mai lesne să-l „seducem".

Barlé *e* azi cu fundul în sus... pană după pană.. Asta mi-e bafta! Tocmai când aveam nevoie să fie bine dispus. Mă fac cât mai util cu putință, mă strădui să nu mă încurc între picioarele lui (lucru pe care îl detestă cel mai tare...) și totul se termină nesperat de bine. Uzina merge din plin, argila iese din malaxoare la vâscozitatea dorită, mă rog, către sfârșitul după-amiezii totul e în regulă. N-am cine știe ce merite, dar Barlé și-a redobândit buna dispoziție, eu așijderi. Trebuie să spun că am mers cu sârguință până-ntr-acolo încât în acea zi am abandonat micile mele experiențe cu amestecul de argila, ipsos și ciment, început cu trei zile în urma și vizând obținerea proporțiilor ideale.

În prima zi Barlé a fost interesat să știe dacă o asemenea mixtura poate fi lipită sub coca unui vas. În ziua următoare, interesul i-a cam scăzut.. în cea de a treia, micile mele dispariții îl călcau de-a dreptul pe nervi.

Eram însă pe drumul cel bun și mă apropiam de formula

dorita. Încă două sau trei încercări, eșalonate de-a lungul săptămânii următoare, și voi găsi proporția justă (cuva în care-mi făceam experiențele se afla în curtea fabricii).

Capăt învoirea pentru a doua zi. Voi pierde, firește, retribuția cuvenită, dar sper să fie compensată de procurarea nailonului „pe de-a moaca".

Operațiunea „nailon" a fost începută dimineața, continuată toată ziua și terminală seara, care ne-a găsit în cabina *Mariei-Thérèse II* cu cucta-fierbând pe primus, împărțind, cu ochii strălucitori, comorile datorate generozității noilor noștri prieteni, pescuitorii de balene. Oameni de treabă, au crezut că ne fac, așa, o plăcere... Cât am fi dorit să le putem mărturisi în ce măsură inimile noastre debordau de recunoștință!

Ne era chiar un pic rușine pentru tot circul pe care l-am elaborat, cu mare minuție, noaptea precedentă. Pentru început, fiecare balenieră urma să fie atacată în doi, deoarece, acesta ne era raționamentul, dacă un vechi capăt de odgon mai zăcea pe undeva pe punte, semn e că bețmanul nu apucase să arunce peste bord toate deșeurile și va găsi cu siguranță încă o bucată de odgon pentru celălalt iahtman...

Și dacă tot se apuca să caute niteluș ca să găsească ceva de oferit, unuia dintre noi, însemna că-i un om de treabă și atunci avea să mai scotocească puțin ca să poată dărui și tovarășului, vreo bucățică de odgon.

Acest calcul făcut la rece s-a dovedit extrem de „psihologic exact" și a dublat aproape succesul operațiunii noastre.

Era o victorie obținută asupra lui Henry, care voia să pornim separat la vânătoare și să împărțim apoi prada..

Dar și Henri a marcat un punct în favoarea sa, impunându-mi să fac bine și să-mi țin fleanca, lăsându-l pa el să vorbească, așa, într-o doară, despre folosul pe care ni l-ar aduce câteva vechi odgoane care să înlocuiască parâmele noastre putrezite, parâme ce riscau să ne joace o festă dintre cele mai urâte la vreuna din acele izbucniri ale vântului ce-și făcuse din port moșia sa. Se înregistraseră în mod curent rafale cu viteze de șaptezeci de noduri, ba uneori chiar și mai mult. Recent, niște nave și-au rupt legăturile și au fost grav avariate lovindu-se de cheurile bazinului pentru iahturi.

— Ai băgat la cap, *bloody Frenchman:* în viziunea eventualilor noștri binefăcători, odgoanele astea sânt destinate numai și numai ca să fie utilizate ca atare, ca parâme de amarare la cheu, atâta tot. Dacă deschidem gura în legătură cu fabricarea unor frânghii noi, s-ar putea să-i apuce și pe ei cheful, dat fiind prețul la care se vând fungile din nailon. Ia imaginează-ți că echipajul ar prinde de veste ce vrem noi să facem. S-ar apuca cu toții de împletit cordelușe după care ar veni să ni le vândă... La club, de asemeni, nicio vorbuliță până la plecarea din Cape Town. O să le pasăm pontul cu câteva zile înainte de a ridica ancora și asta în cazul în care n-am apucat să luăm noi tot caimacul.

Henry s-a dovedit un înțelept, căci caimacul nu s-a terminat niciodată definitiv. Balenierele veneau în echipe de două sau patru ca să petreacă în port câteva zile, de preferință la sfârșit de săptămână, după care ieșeau din nou în larg pentru una ori două săptămâni. Curând am fost nevoiți să ținem o mică evidența a sosirilor și plecărilor, notând numărul de înmatriculare a celor care avuseseră onoarea să primească vizita noastră, fiindcă nici de exagerat, nu trebuia să exagerăm...,

Timp de câteva săptămâni, serile noastre au fost ocupate până la ore târzii cu dărăcitul pradei noastre, apoi cu recuperarea migăloasă a firelor interioare intacte, ceea ce reprezenta cam o treime dintr-o parâmă completă.

Henry venea mai devreme decât mine de la lucru; bucătărea el și cinam împreună în cabina *Wandei.* Apoi, cele două „puișoare“ ale noastre luau drumul *Mariei-Thérèse II*, unde ne apucăm de treabă.

Firele intacte din mijloc erau făcute ghem și puse, deoparte; cele exterioare erau și ele triate pentru că multe dintre ele, deși uzate în anumite locuri, rămâneau utilizabile în ansamblul lor. Porțiunea deteriorată era atunci tăiată, iar – cele două capete se înnodau.

În sfârșit, firele foarte stricate erau expediate peste bord să țină tovărășie comorilor și gunoaielor înfundate în mâlul portuar.

Urma apoi operațiunea propriu-zisă de confecționare a saulelor. Scula principală: bormașina manuală având în locul spiralului un cui îndoit în formă de cârlig. Sculele secundare: un ciocan, niște piroane din fier galvanizat și fire de nailon,

inutilizabile, lungi cam de zece centimetri.

Iată cum lucrăm:

La căderea nopții, ne înființam în hangarul clubului nautic; odată ajunși, băteam câte un piron în ușa aflată la extremitatea încăperii (n-aveam încotro, trebuia să-l batem în ceva din lemn, că doar nu era să le înfigem în peretele de ciment!)

Piroanele, plantate cât mai departe unul de altul (dar în aceeași ușă), erau apoi îndoite cu ajutorul cleștelui și al ciocanului ca să capete formă de cârlig și nouă fire de nailon se legau zdravăn de ele, după care firele se întindeau pe podeaua hangarului cât era el de lung. Capetele mai lungi erau tăiate astfel încât toate lirele să aibă aceeași dimensiune.

Fac apoi câte un ochi la extremitatea liberă a fiecăruia din cele nouă fire. Henry procedează la fel și iată-ne gata să începem munca propriu-zisă: ba nu, mai întâi trebuie să operăm încă o mică precauție, afară de cazul când vreunul din amicii noștri e pe-acolo să ne ajute, deși preferăm să muncim pe neștiute, noaptea când clubul o pustiu.

Precauția de care vorbeam constă în baterea câtorva cuie, în linie, într-o masă greoaie care se află în hangar și pe care o facem și mai grea așezând pe ea o întreagă colecție de obiecte heteroclite, după ce, în prealabil, am tras-o către mijlocul sălii, așa încât să vină cam la trei pătrimi din lungimea firelor:

Acum totul e gata și fiecare va confecționa o fungă din cele nonă fire egal de lungi, solid fixate în cele două cuie bătute în ușă.

Dacă lucrăm în doi o facem, în primul rând, pentru că e mai vesel așa, dar și pentru că, la nevoie, ne dăm mutual, o mână de ajutor.

Prindem în mandrină unul din cele nouă fire, tragem nițel de el ca să-l întindem (nu prea tare, exact cât trebuie), apoi începem să învârtim manivela bormașinii, numărând turele. În acest fel, firul numărul unu va fi întins la maximum. Odată terminată operațiunea, firul este menținut cât mai întins, iar ochiul de la capătul liber se prinde într-unui din cuiele bătute în masă. Prin torsionare, firul pierde cam o cincime, din lungimea lui. Aici e nevoie de ajutorul coechipierului; el va împinge masa cea grea în așa fel încât, odată prins în cuie, firul să rămână cât mai întins.

Apoi, alte două fire sunt răsucite, cu același număr de ture și în același sens și agățate de același cui. Avem deci trei fire, identic răsucite, fire care vor constitui prima șuviță a viitoarei părâme. Pentru ca să obținem această șuviță (într-o parâmă ele sunt trei sau patru la număr, niciodată două), firele sunt prinse, de astă dată împreună, în mandrină și răsucite în sens contrar, obținându-se astfel o frânghiuța de grosimea unui creion.

Operațiunea e repetată, succesiv, cu celelalte fire, după care capetele celor trei frânghiuțe sunt fixate iarăși, împreună, în mandrină și răsucite din nou, în sensul invers celui precedent. Parâma e terminată; nu ne rămâne decât să topim cu ajutorul flăcării unei lumânări cele două extremități și să le frecăm rapid între degete pentru a împiedica desfacerea ulterioară. E un truc cunoscut de toți cei care folosesc cordaje din nailon și care te scutește de matisarea capetelor, obligatorie în cazul frânghiilor din fibre vegetale.

Parâmele acestea nu ne costă deci nimic, exceptând o cantitate apreciabilă de muncă. Hotărâsem să lucrăm doar noaptea, ceea ce însemna o noapte albă, de la orele zece seara până la cinci dimineața, în hangarul, rămas deschis ai clubului (Bernard, barmanul, ne aranjase și treaba asta!).

Șase nopți nedormite, eșalonate de-a lungul unei luni și jumătate, au rezolvat problema „cordaje noi și de rezervă”.

E drept, dimineața, ducându-ne la muncă, aveam ochii ca cepele, dar din fericire așa ceva nu s-a întâmplat prea des…

În tot acest timp, la bordul celor două nave aveau loc diverse perfecționări, mari și mici. Întrucât Henry nu dispunea, în biroul său guvernamental, de utilajul necesar, profitam de atelierul meu ca în orele libere, sau după terminarea lucrului, când acesta rămânea pustiu, să execut ce aveam și eu, și el, de meșterit.

Lista era lungă: mărunte lucrări de sudură, găuri de dat, piese de forjat etc… De pildă, am fabricat două brățări pe arbore pe care urmau să pivoteze tangoanele trinchetinilor noștri gemeni, apoi părțile metalice ale acestora, formate dintr-un inel decupat cu bomfaierul dintr-o țeava din fier zincat având diametrul tangoanelor, și patru verigi sudate între ele de care aveau să se fixeze scripeții și scotele.

Au urmat micile prize de aer pe care intenționam să le plasăm

pe punte, la cele două extremități ale vasului, ca odată ajunși la Tropice, să evităm apariția putregaiului provocat de stagnarea aerului cald și umed în zonele niciodată ventilate ale navei. În acest scop, am achiziționat câteva coturi de burlan zincat pe care le-am sudat pe câte o placă de fier, zincată și ea. Având la centru o gaură mare, pentru trecerea aerului, și alte două laterale prin care s-o pot fixa de punte cu ajutorul holșuruburilor. Aceste prize de aer miniaturale (orificiul avea numai 4 cm diametru) erau, în plus, orientabile și de o excepțională soliditate.

Șina cu tacheții scotei velei mări a fost și ea demontată și înlocuită cu alta nouă pe care sudasem opt tacheți pentru legarea scotei, formați din tot atâtea mici tije de fier ale căror extremități fuseseră îndoite ușor și rotunjite cu polizorul și pila.

Robinetul de apă de mare, destinat cabinei, a fost descoperit într-un morman de vechituri aruncate într-un colț al uzinei: avea maneta ruptă. Un punct de sudură și al meu e robinetul, mai bun chiar decât dacă l-aș fi cumpărat din oraș, pentru că maneta, va avea exact lungimea necesară ca să nu încurce nimic în locul din cabină unde aveam să-l instalez. Priza de apă, formată dintr-o placă de aramă perforată, fixată sub linia de plutire și legată de robinet printr-o țeava, tot de aramă, și un tub din cauciuc tare, îmi va permite să-mi spăl vesela în cabină și să economisesc apa dulce, deoarece nu va mai fi nevoie să ies pe punte și să iau cu găleata apa de mare trebuincioasă pregătirii pilafului. (E mai economic și mai judicios ca fierberea orezului în apa dulce sa fie adăugată și niște apă de mare decât să fie folosită numai apă potabilă, iar apoi sărată).

Același sistem îl aplic și pentru vidanjarea automată a cockpitului: două mici conducte din aramă sudate pe o rondelă din același metal vor canaliza apa de mare sau cea provenită din ploaie și o vor face să se scurgă, afară din vas, prin, doua furtune de cauciuc, având ieșirea de o parte și de alta a cocii, puțin mai sus de linia de plutire.

Toate aceste lucruri mărunte - și n-am enumerat decât câteva – nu ne costă un ban; dacă am fi procurat aceleași piese de la meșterul din colț am fi cheltuit și ultimul nostru penny…

Trinchetinii noștri gemeni și tangoanele nu erau nici ele gata.

Dar nici aici n-am stat cu mâinile în sân. Pentru tangoane ne trebuiau niște bulumaci solizi de vreo patru metri și jumătate lungime. După furtunile aduse de vântul de nord-vest plutea în rada portului destulă lemnărie. Am „recuperat”, ajutându-ne de bărcuțele noastre, ce ne interesa, alegând scândurile și bulumacii care ne-ar fi putut fi de folos la un moment dat și dopozitându-le cu grijă sub bancul de lucru din hangarul clubului, după ce, în prealabil, notasem cu cretă numele respectivelor, noastre nave.

Trinchetinii gemeni erau inspirați direct după sistemul utilizat de cuplul Van de Wiele la bordul frumosului lor ketch *Omoo.*

Apucasem că constat cât de bine ținea drumul *Marie-Thérèse II* cu vântul. Din pupa sau de mare larg, cu vela mare întinsa într-un bord, echilibrată în celălalt bord de trinchetin – acesta totuși cam mic – legat pe tangonul său.

Tangonul pivotă pe arbore și, când nu era nevoie de el, era brațat la prova, formând astfel o „mână curentă” practică între arborele mare și etravă, fără a deranja trinchetinul și cota lui, aflate deasupra. Noile tangoane ale trinchetinilor gemeni, mai lungi, se articulau pe arbore și când nu erau în serviciu se rezemau pe călcâiul bastonului bompresului în două cupe metalice, fără să încurce manevra velelor din prova.

Ce se întâmpla însă dacă suprafața trinchetinilor trebuia redusă în cazul unui vânt puternic? Pe *Omoo,* de pildă, luarea de terțarole pe trinchetin reprezenta muncă, nu glumă.

O idee aparținând lui Henry Wakelam ne-a permis să rezolvăm această problemă și să parcurgem, fiecare în parte, cele 5 500 de mile ale Oceanului Atlantic, care despart Cape Town-ul de Antile, cu o medie zilnică de 100 de mile. Am făcut-o în deplină siguranță, cu patru vele desfășurate în locul celor doi trinchetini utilizați de regulă în timpul alizeelor.

Iată sistemul inventat de Henry, sistem care s-a dovedit extrem de practic: două vele trinchetin, cu suprafață medie, care nu vor avea nevoie de terțarolare pe vânt puternic, sunt ridicate și menținute fiecare pe tangonul său care pivotează pe arborele mare. Colțul de mură al acestor vele este legat la punte printr-o saulă sau parâmă de 1 m sau 1.30 m lungime, prinsă de un șurub cu ochi situat la circa 1 m de arbore, spre prova. Fiecare

trinchetin are, prin urmare, punctul său de amarare.

Marginea acestor vele se stabilește așadar la cea 1 m deasupra punții, lăsând un spațiu liber care va fi utilizat pentru a instala alte două vele, de forma trapezoidală, fixate fiecare de patru colțuri de mură, la cele două extremități ale tangonului, pe punte și pe colțul de scotă, în exterior.

Dacă forța vântului crește, îmi e de ajuns să cobor cele două vele inferioare. Operațiunea îmi lua o jumătate de minut: era suficient să filez rapid scotele velelor inferioare, apoi să trec lângă catarg, să dezleg funga fixată de scripetele de la capătul tangonului și să trag vela spre mine. Atâta tot.

Când starea mării o cere, trinchetinii pot fi coborâți la o înălțime corespunzând lungimii parâmei care-i leagă de punte și fixați direct de aceasta.

Am ales apoi un bulumac de toată frumusețea, fără noduri, pe care l-am selecționat ca să înlocuiesc vechiul meu bompres, socotindu-l prea scurt. O sâmbătă petrecută cu barda și rindeaua în mână și, a doua zi, bompresul e instalat, cu o nouă subarbă și straiuri din lanț zincat. Henry a venit să-mi dea o mână de ajutor ca să isprăvim mai repede, și ne apucăm de tangoanele trincheților gemeni, după o masă compusă din pilaf (bineînțeles) și un cormoran care se instalase pe catargul vasului vecin și pe care l-am doborât cu praștia. De data aceasta, proiectilele sunt bile solide de oțel, extirpate dintr-un rulment vechi. Mi-am umplut o pungă întreagă și acum avem mult mai multă carne decât la început. Alaltăieri am avut pinguin cu sos curry. Astăzi cormoran, firește, tot cu curry. Totul e să nu mă surprindă vreun polițist, pentru că păsările de mare sunt protejate în această țară bogată în aur și diamante, căreia ele îi aduc o altă bogăție: guano proaspăt.

În porturi, praștia e o armă de elită: silențioasă, aproape invizibilă, mult mai puternică și mai ucigașă decât o pușcă cu aer comprimat, și, în ceea ce mă privește, mult mai precisă, mai ales când e vorba s-o folosești într-o bărcuță care joacă pe apă.

Mai mulți cormorani în care Henry a tras, de pe puntea *Wandei,* cu pușca sa cu aer comprimat n-au făcut altceva decât să-și scuture penajul – veritabilă cuirasă – și să-și ia zborul. Atinse însă în plin de grelele bile de oțel expediate de praștia

mea, cariera lor se termină, de regulă, în oală sub presiune…

La început, carnea asta neagră o cam scârbea pe Joyce. S-a deprins însă repede cu ea. Cu condiția ca eu să mă însărcinez, cu jumulitul și eviscerarea acestui vânat economic și, pe cinstea mea, perfect comestibil (cu multe mirodenii și curry din belșug).

În timpul week-end-urilor, Henry și cu mine eram scutiți de bucătărit; îndeletnicirea aceasta le revenea lui Joyce și lui Mary. Meniul nu era sensibil mai variat, dar trebuie să recunosc că, în general, de gustos era mult mai gustos.

Joyce la bordul *Mariei-Thérèse II*, Mary la bordul *Wandei*…

În aceste zile libere, fetele se reuneau de regulă în cabina mea, flecărind, tricotând și gătind, în timp ce Henry și cu mine ne vedeam de micile-noastre treburi, unul ajutându-l pe celălalt, fie pe punte, fie la bancul clubului care poseda o prețioasă menghină.

La ceasul prânzului, Joyce dădea câteva apeluri cu sirena de ceață, iar noi sosim în “puișoarele” noastre. Farmecul și drăgălășenia acestor două prietene făceau din navele noastre punctul de întâlnire al prietenilor de club; rămânea la masă cel care se găsea pe loc, căci cuctele erau veșnic pline cu pilaf aburind și cormoran cu curry. Se întâmpla să fie și linte, dar asta numai atunci când nu uitam s-o pun ia muiat de cu seară…

Când cormoranul lipsea din oală sub presiune, Joyce veghea ca această lacună să fie îndreptată: își ascuțea privirea și, peste scurt timp, o auzeam: „Hei, Bernard, *look here!* un cormoran s-a așezat pe una din ambarcațiile clubului. Îl vezi? A patra navă la tribord”.

Un rapid tur de orizont. Niciun polițai prin vecinătate. Praștia și săculețul cu bile de oțel aterizează pe fundul “puișorului” și, la drum. Vâslesc liniștit, foarte decontractat, ca și cum aș fi ieșit la o mică plimbare, în așa fel încât să trec pe la vreo douăzeci de metri de vânat. Mișcările pagaiei devin atunci extrem de lente; profit de momentul când își netezește penele cu ciocul său cel lung ca să așez pagaia de-a curmezisul bărcuței și să înșfac praștia. În timpul ăsta bărcuța derivează încetișor către el. Își întrerupe pentru o clipă toaleta, saltă capul și mă privește. Eu am aerul că dorm, nu clintesc, pleoapele sunt pe jumătate lăsate, nu mă uit la el, doar îl supraveghez cu coada ochiului.

Dacă-și manifestă cumva neliniștea ridicând coadă ca să sloboadă de sub ea o chestie albicioasă, înseamnă că trebuie să trag la iuțeală pentru ca în jumătatea de secundă imediat următoare va decola. Dar nu, uite-l că-și reia dichisitul și atunci, zbang! il desăvârșesc eu. Firește, nu reușesc să-l ating chiar de fiecare dată, dar suficient de des ca oala mea sub presiune să fie mai întotdeauna plină, spre marea satisfacție a micii noastre comunități plutitoare, sporita prin recenta apariție a lui Rex King, venit și el după o călătorie nu lipsită de peripeții.

Serile de week-end erau consacrate odihnei, prietenii soseau la bord: Mary, Henry, Rex, Jack și acest drăcușor de Wilf, un puștan de cincisprezece ani care trăia literalmente la buza mării când nu era la școală… sau la arest. Damigeana de „Mardi Gras“, vin alb, sud-african, ieftin, dar delicios, era destupată, păhărelele circulau voios, vesela murdară se îngrămădea pe punte după festinul cu pilaf de cormoran în sos picant.

Iar când Moș Ene bătea la ușă, îmi expediam oaspeții cântându-le câte ceva la acordeon; de regulă, după a doua arie punteă era goală și bărcuțele pluteau în noapte, îndreptându-se fie spre club, fie spre velierele la ancoră.

Venind într-o seară de la uzină, găsesc un bilețel de la consulul Franței: „Cocteil la Consulat în cinstea sosirii navei *La Gazelle.* Vreți să ne țineți tovărășie?“ Drăguț din partea acestui om minunat care-i consulul și foarte în stilul lui.

Bineînțeles vă mă tentează să dau o raită, pe-acolo poimâine, după terminarea lucrului.

Mica recepție e de o încântătoare cordialitate și noii mei prieteni mă invită să cinăm împreună, cu ce s-o nimeri, în careul navei. „Putem merge împreună după cocteil. De acord? și s-ar putea să găsim prin vreun sertar și niscaiva hărți care vă lipsesc…

Cel care mi-a spus asta a navigat cu siguranță pe o ambarcație cu pânze înainte de a intra la Școala Navală!

— Hărți? Firește că duc lipsă. Lăsați-mă însă să trec mai întâi pe la mine ca să iau niște hârtie de calc ca să pot copia pe cele pe care nu le aveți în dublu exemplar.

— Calc există din belșug la bordul lui *Gazelle,* inutil să-l stricați pe al dumneavoastră. Haideți, v-am îmbarcat!

O seară minunată petrecută în compania acestor simpatici ofițeri. Mi se dau hărțile care-mi lipsesc, capăt și calc pentru cele pe care aș vrea să le copiez ulterior. Totul se termină în cabina lui *Marie-Thérèse II,* unde a mai rămas niște „Mardi Gras“, în tovărășia a doi dintre noii mei prieteni care iubesc și se pricep la navigația cu vele. A doua zi dimineața, Dubois avea să remarce că iarăși mi-s ochii cârpiți.

— Încă o balenieră?

Nu, *La Gazelle.*

Ah, și ce-i cu asta?

— Nimic, niște țipi formidabili!

Lucrările de la bord erau acum aproape terminate, eu excepția unei ultime și foarte însemnate îmbunătățiri: lestul meu interior, excesiv, trebuia redus cu o treime.

Simplul gând a ceea ce reprezintă operațiunea ca volum de muncă mă făcea regulat să amân pe mai târziu această treabă importantă. În plus, ca s-d duc la bun sfârșit, aveam nevoie de cel puțin o săptămână, lucrând zilnic câte opt-zece ore. Mă lămurisem în privința asta făcând o simplă încercare, doar așa, „ca să văd”.

Pe de altă parte, o astfel de treabă nu putea fi executată „printre picături”, ca micile mele lucruri anterioare: odată începută, urma să mă înham serios la muncă și s-o isprăvesc în cel mai scurt timp, deoarece cabina mea avea să devină de nelocuit din pricina prafului și a fragmentelor de ciment și fier împrăștiate prin toate colțurile.

Într-una din aceste zile, domnul Cholet, patronul cel mare, a venit să-mi aducă o revistă nautică engleză: „Cunoști chestia asta?” și mi-a arătat un articol care descria utilizarea cârmei automate inventate și folosite de către Marin Marie cu prilejul traversării Atlanticului pe vasul britanic *Arielle.*

Datorită acestui sistem ingenios, Marin Marie a navigat de la New York la Le Havre aproape fără să se atingă de eche. Treaba e uneori posibilă în cazul unui velier bine echilibrat, dar de neconceput cu o ambarcație cu motor, doar dacă i se instalează un compas giroscopic, mult prea costisitor pentru o navă mică. Or, *Arielle* era un barcaz cu motor.

Cârma principală a lui *Arielle* era legată într-un unghi

corespunzător unui cap aproximativ; o altă cârma, micuță de tot, corecta direcția de marș grație unei giruete pivotând pe un ax.

N-am idee cât timp i-a trebuit lui Marin Marie ca să găsească această șmecherie de o extremă ingeniozitate și este deosebit de regretabil că lucrarea relatând traversarea efectuată de Marin Marie la bordul lui *Arielle* și apoi la cel al velierului său *Winibelle* n-a fost tradusă și în franceză..

Numeroase traversări mari au fost practicate cu echipaje reduse sau solitar. Uneori echipajul era nevoit să stea la cârma opt, zece, chiar și optsprezece ore pe zi! Câte din aceste traversări s-au dovedit epuizante pentru că nu voiau să fie prea lente, și câte n-au fost prea lente pentru că nu se voiau epuizante (rămânând, totuși, din păcate!).

Și uite că soluția exista, era la îndemâna oricui: cârma automată a lui Marin Marie!

Firește, există în meseria asta tot soiul de trucuri care să oblige o navă să-și mențină capul cu echea fixată, ca de exemplu instalarea unui sistem de legătură între eche și scota trinchetinului. Velierul ține atunci un cap în general corect, dar navighează puțin în zigzag și pierde din drum.

Pe de altă parte, manevra velei legate de eche împiedică această velă să prindă perfect vântul, de unde rezultă o pierdere suplimentară de viteză.

Cu această mică cârmă corectivă acționată de *o* giruetă, întreaga velatură slujește doar propulsării navei și obținerii unui randament maxim. Vasul va înainta mai repede, fără nimeni la eche. Echipajul, că-i vorba de o singură persoană sau de mai multe, vă putea citi, asculta radioul, face menaj sau dormi în pace până în momentul în care vântul își va schimba direcția, ceca ce, în zona alizeelor, nu se întâmpla chiar la fiece jumătate de oră.

Vechea mea *Marie-Thérèse,* pierdută ia Chagos, făcea parte din acea categorie de veliere fericite, admirabil echilibrate sub vele, oricare ar fi fost unghiul lor de înclinare, care își vedeau de drum cu echea legată, indiferent de aliura vântului. Asemenea nave sunt rare, chiar foarte rare. Sunt, de regulă, vase largi, destul de plate, care dau bandă mică.

Pentru *Marie-Thérèse II,* adăugarea unui foc suplimentar pe

bompres la plecarea din Durban s-a dovedit a fi o idee excelentă și nava mea ținea capul foarte corect, la toate aliurile; chiar cu vântul din pupa, având, în acest caz, vela mare desfășurată complet și trinchetinul mare în bordul opus, întins de un tangon. Nu era însă soluția perfecta deoarece, la vânt-ul de travers și de mare larg, vela artimonului trebuia filată mai mult pentru a micșora presiunea vântului asupra părții din pupa navei, ceea ce însemna o pierdere a vitezei și drum în zigzag; vela mare, focurile și trinchetinul, lipsite din când în când de vânt din pricina velei artimon, nu dădeau decât periodic întregul lor randament, în special la vântul de mare larg.

Articolul și schemele care-l însoțeau, împrumutate mie de domnul Cholet, au fost minuțios studiate chiar în seara respectivă, la bordul *Wandei.* Henry era domn și stăpân în tot ce ținea de o realizare practică. Cu o rapiditate de necrezut se pricepea să asimileze un plan complicat (pentru punga noastră), să-l digere la iuțeală și să-l transforme într-un proiect, de două ori mai simplu și infinit mai economic, adaptat la „mijloacele de bord“.

Întâi și întâi a fost modificată mica cârrnă corectoare desenată pe schemă: Henry voia un safran mărit spre prova axului și în partea lui inferioară, ceea ce urma să compenseze respectiva cârmă și să permită instalarea unei giruete mai mici și, ca atare, ocupând un spațiu mai redus. Această idee avea să se dovedească excelentă pe parcurs și cârmele noastre automate erau într-atât de sensibile încât cea mai neînsemnată mișcare a giruetei era suficientă pentru a le modifica unghiul.

Într-o sâmbătă dimineață cârmele noastre au fost instalate.

Vremea era superbă și multiplele scufundări cerute de operațiunile de fixare a cârmei corectoare n-au fost din cale afară de neplăcute. Între două plonjoane Joyce ne prepara câte o ceașcă de cafea fierbinte.

A doua zi, după ultimele retușuri, am plecat cu toții să facem un tur pe mare cu *Wanda.* Sistemul funcționa impecabil, iar noi străluceam de bucurie, mai ales Henry. Velele rămâneau umflate și girueta își făcea treaba, acționând cârma corectoare la cea mai mică variațiune a capului. Plesnituri reciproce peste umeri. Ura, bătrâne, s-a terminat cu carturile la eche! Indiferent, de

vânt, *Wanda* răspundea cu promptitudine. Deci, sistemul putea fi aplicat, oricărui velier. Mulțumiri, Marin Marie, mulțumiri, Pierre Cholet!

Se apropia data plecării. Eram aproape, gata, exceptând câteva amănunte. Îmi rămăsese, să mai cos un foc nou pentru bompresul proaspăt instalat. Am isprăvit treabă într-o săptămână, lucrând zilnic câte un ceas în cabina *Mariei-Thérèse II* după întoarcerea de la uzină. În week-end-ul următor, el fâlfâia țanțoș pe straiul bompresului.

Venise și timpul să-mi părăsesc slujba, să înhaț dalta și ciocanul și să extirp excedentul de lest interior: zece zile de ocnă și totul a fost terminat. Bietele mele mâini au avut ceva de pătimit, dar cu ocazia asta am putut constata soliditatea și suplețea oaselor metacarpiene.

Marie-Thérèse II devenise considerabil mai ușoară și Henry nu-și mai bătea joc de ea ca altădată, tratând-o de *cormoran ship,* adică navă-cormoran, știut fiind că aceste păsări se cufundă atât de mult încât spatele lor (în cazul meu, puntea) se află la firul apei.

Deci, gata? Atunci, la drum! Ei bine, nu, nu chiar atât de repede. Proviziile n-au fost încă îmbarcate, nici măcar cumpărate, exceptând orezul, în săculețe de cinci livre, vârâte apoi într-un sac mare, din material plastic pe care l-am închis ermetic răsucindu-l la gură și legându-l cu un colier de cauciuc. În felul acesta, el va fi ferit de umezeală, iar o injecție făcută fiecărui săculeț cu ajutorul unei seringi încărcate cu un produs „anti-gărgăriță“ avea să-l apere de insecte.

La urma urmei, preferam acest sistem de înmagazinare a orezului, în săculețe separate, care pe măsura consumului urmau să fie azvârlite. Cutiile de tablă, odată golite, ar fi ocupat inutil spațiul: cel mult, dacă am fi prevăzut niște rezervoare speciale, adaptate la forma cocii. Ar fi fost cea mai bună soluție, dar nu le poți avea pe toate fără serioase investiții de timp și, la drept vorbind, n-aveam de ce să ne plângem.

Restul alimentelor noastre continuau însă să se afle în magăziile negustorilor, sau, mai exact, în depozitele fabricanților, pentru că îmi venise, pe parcurs, o idee care-și făcuse loc până și-n țeasta obtuză a lui Henry (uneori, băiatului ăstuia îi trebuia

cam mult timp ca să priceapă).

Vom cumpăra direct de la fabricant, fiindcă ușa ne va costa mai ieftin dacă acesta acceptă să ne factureze conservele la prețuri de angro și mai era încă ceva: raționând un pic, era logic de presupus că în procesul de fabricație sau la manipulările consecutive acestuia, numeroase cutii de conserve suferă avarii aparente, fără a pierde însă nimic din calitățile lor intrinsece. Un anumit lot s-ar putea să se nimerească prea tare fiert în etuvă, fără ca produsul să fi devenit, implicit, impropriu consumului. În timpul transportului de la uzină la depozitul angrosistului, lăzile s-ar fi putut să aibă niște accidente, cutiile să fie lovite și ca atare, să nu mai poată fi vândute la prețurile curente, ș.a.m.d.

Evident, bunul simț îți sugera că aceste produse, exterior defectuoase, dar perfect consumabile, nu vor fi aruncate la gunoi din motive atât de futile. Ce Dumnezeu, există pe lume milioane de persoane subalimentate!…

Continuând acest raționament, ajungem la concluzia că aceste, cutii buclucașe nimeresc cu siguranță la niscaiva birturi, la prețuri care desfid orice concurență: „Ce zici, Henry? Dacă restaurantele își pot oferi conserve la prețuri avantajoase, de ce nu și noi?“

Henry rămâne sceptic. Eu, nu. Sunt doar câteva scrisori de expediat. Prima investigație: O.K. Bazar.

O.K. Bazar este magazinul în care întreg Cape Town-ul își cumpără cele trebuincioase. Aici găsești de toate. La raionul cu produse alimentare fiecare, alege ce-i place, le pune mărfurile într-un cărucior cu rotile și plătește la ieșire.

De data aceasta sosim cu creionul și carnețelul în mână, dar nu în calitate de clienli. Eu citesc pe etichete numele și adresele fabricanților; Henry notează ce-i dictez. Această îndeletnicire ne ia o dimineață întreagă, la capătul căreia 72 de adrese ale diverșilor fabricanți sunt trecute pe bârtie. Nu scapă nicio uzină de produse alimentare din întreaga
Africă de Sud.

Odată ajunși pe navele noastre, fiecare redactează câte o scrisoare individuală având cam următorul conținut:

„Stimate domn, cel care vă scrie e un navigator solitar care speră să se poată aproviziona în condiții mai lesnicioase de la

uzina Dvs. decât de la băcanul din colț. și iată de ce:

Presupun că anumite accidente, desigur rare, dar nu excluse, produc cutiilor Dvs. de conserve anumite defecțiuni exterioare care diminuează valoarea lor comercială, fără a prejudicia însă calitatea produsului în sine.

Aceste cutii, care nu și-ar găsi locul pe rafturile unui magazin, sunt, probabil, achiziționate la prețuri reduse de către hoteluri și restaurante.

Ați avea deosebita gentilețe să-mi acordați aceleași condiții ca și stabilimentelor mai sus-pomenite? Gestul Dvs. mi-ar permite să fiu mai bine echipat.“

Șaptezeci și două de asemenea scrisori au fost dactilografiate de Mary și Joyce, jumătate au fost semnate de Henry, restul de mine, și totul a fost predat cutiei poștale.

Curat producție de serie!

„Nu, nu mai avem în stoc cutii cu defecte, le-am lichidat recent pe toate. Ca să vă facem plăcere însă, suntem dispuși să vă furnizăm conservele noastre la preț, de fabrică.”

Drăguț din partea lor: cu 40% mai ieftin decât la prăvălie.

Ceva mai târziu, pe adresa noastră au început să sosească niște foițe: erau avize de la gară, informându-ne că există un colet la dispoziția noastră... De cel puțin zece ori ne-aia dus să ridicăm de la magazie prețioasele colete venite din toate colțurile Africii de Sud, împreună cu urările de succes și complimentele unor admirabili directori de fabrici.

Alteori, camioneta unui comisionar depunea direct în holul clubului câteva lăzi cu alimente, întotdeauna însoțite de câteva cuvinte de îmbărbătare: noroc în viitoarea voastră traversare, cele mai bune urări!...

Cele mai bune urări și vouă, oameni minunați care ne-ați ajutat atât de mult dându-ne posibilitatea să părăsim Cape Town-ul bine aprovizionați și chiar cu ceva părăluțe în buzunar, ca s-o putem face pe fanții în Antile. Fie-vă mereu prielnic vântul și marea îndurătoare!

Acum îmi petreceam serile scriind epistole de mulțumire în care introduceam și timbre pentru copiii acestor inimi generoase. Poate că încântarea puștanilor avea să-i ajute pe părinți să înțeleagă mai bine bucuria și recunoștința a doi navigatori

solitari pe care-i ajutaseră atât de mult.

Uriașa noastră provizie de orez și conservele pe care le primisem gratuit sau le cumpărasem la prețuri reduse ne puneau la adăpost de nevoi pe cel puțin un an; pe doi ani, în privința porridge-ului primit cu titlu de încurajare de la fabrica Tiger Oats.

Despre omenire s-au spus multe lucruri rele. În realitate ea este sensibil mai bună decât se crede în general și totuși... Curând, aveam să păcătuiesc, dar asta numai ca să nu semăn prea tare cu un îngeraș rătăcit în portul Cape Town... Vai, omul va rămâne întotdeauna om!...

Păcatul eu pricina s-a săvârșit în legătură eu niște biscuiți pentru câini. Este vorba de un produs teribil de ieftin, pe care câinii păreau să-l adore, iar Henry și cu mine să-l găsim cât se poate de comestibil.

Henry îl mânca regulat la micul dejun. Eu, nu. Dar, plictisit să-l tot aud tratându-mă ca un burghez delicat și răsfățat, am hotărât că a sosit poate timpul să-mi revizuiesc părerea despre biscuiții pentru câini, care uite că nu l-au omorât pe Henry, și dacă Henry a rezistat, mâncându-i, de când a plecat de la Durban și n-a răposat între timp, aș putea proceda și eu la fel.

Fac deci apel la întreaga-mi inspirație și compun următoarea epistolă adresată directorului onoratei fabrici producătoare a acestor biscuiți prea puțin apreciați. Scrisoare evident mincinoasă întru totul, dar cel ce n-a păcătuit să arunce primul cu piatra în mine:

“Scumpe Domn, scrisoarea mea vă va surprinde probabil, însă iată ce o motivează: sunt un navigator solitar francez, proaspăt sosit la Cape Town, de unde intenționez să plec peste două săptămâni, îndreptându-mă spre Antile..

În timpul escalei la Durban, am cumpărat niște biscuiți dintr-o băcănie. Pesemne, vânzătoarea a înțeles că vreau să-mi hrănesc câinele și m-am pomenit cu ditamai pachetul, conținând biscuiți cu marca Dvs. Prețul era cu mult mai mic decât mă așteptam: două zile mai târziu, părăseam Durbanul pentru următoarea etapă ce avea să mă aducă la Cape Town.

Mi-am dat seama de eroare abia când mă aflam pe mare. Cum nu-mi place risipa și neavând nici posibilitățile ca să mă dedau la ea, am gustat unul din biscuiții Dvs și l-am găsit... delicios. E

cazul chiar să spun că cei galbeni au au gust mai savuros decât cei roșii și se digeră mai ușor.

Dat fiind faptul că acești biscuiți îmi convin de minune și că, în plus, au calitatea de a nu costa prea mult, ați accepta să mă ajutati furnizându-mi douăzeci de kilograme la preț de fabrică?

În ocurență, ajutorul Dvs. mi-ar permite să plec mai bine echipat cu greement de rezervă, lucru pentru care v-aș fi foarte recunoscător.

Al Dumneavoastră…”

O, Satan, de ce. Am ascultat glasul tău îmbietor, când îmi șopteai la ureche: „Dă-i bătaie, bătrâne, nu te dezumfla! Când marele patron va găsi scrisoarea pe biroul său, se va tăvăli de râs și-ți va trimite patruzeci de kilograme din scârboșenia lui. Ia gândește-te luni de zile tu și cu Henry o să vă puteți îndopa în voie, și să nu-mi spui că le va încerca baremi un grăuncior de remușcare!“

Joyce, care bătuse prea-cinstita scrisoare la ea la birou, nu s-a putut stăpâni și a făcut-o să circule. Cu toții, inclusiv șeful de serviciu, au râs cu lacrimi. „Al dracului *Frenchman,* mai lipsește doar ca fabricantul să-i ofere si- mâna fiicei sale!…“

Răspunsul a sosit după două zile: net și șoc ca o lovitură de bilă!

„Domnule.

Ca răspuns la scrisoarea Dvs., trebuie să precizez că biscuiții pentru câini fabricați de uzina noastră nu sunt destinați consumului uman, ci strict, celui canin.

În consecința, îmi declin orice răspundere în cazul în care respectivii biscuiți vor fi utilizați în alte scopuri decât cele strict indicate.“

Trosc, pleosc peste nas! Mi-am meritat bobârnacul!

Deci, marele patron nu s-a amuzat deloc citindu-mi scrisoarea. În schimb, cel care se tăvălea de râs pe podeaua cabinei lui *Marie-Thérèse II* era Rex. Eu mai mult rânjeam decât râdeam, Henry, complicele meu, la fel. Joyce, în schimb, era indignată:

— Putea măcar să-fi ureze noroc și vânt prielnic, nu făcea bube dulci din asta!…

În sfârșit, asta e. O să mâncăm altceva decât biscuiți pentru

câini… Până una-alta, căpătasem o scatoalcă zdravănă peste năsoiul meu, ca să mă învăț minte și să nu mai trag pe sfoară această omenire atât de mult hulită!.

Proviziile au fost îmbarcate și acum eram gata de plecare.

De fapt, o navă nu e niciodată pe de-a-ntregul gata să ridice ancora, chiar dacă e capabilă să plece în oricare moment.

Alte câteva vizite suplimentare pe balenierele ale căror denumiri nu figurau pe lista noastră precedate de o cruciulița însemnând „prospectat”. Și alte câteva minunate parâme de nailon, groase cât încheietura mâinii. Sub acest raport, aveam provizii pentru zece ani! Când cordajul existent avea să se uzeze, nu trebuia decât să destrămăm unul din aceste odgoane ca să-l transformăm în fungi și scote.

Data viitoare le vom fabrica la umbra cocotierilor… Undeva în Marea Antilelor sau pe o insulă din Pacific.

N-a rămas decât să ne umplem rezervoarele cu apă. Henry, care posedă o pompă, o trage pe *Wanda* la cheul clubului. Eu, care detest. toate aceste operațiuni portuare, rezolv în maniera mea chestiunea apei potabile.

Un amic îmi împrumută bărcuța lui, confecționată din fibră de sticlă, pe care o spăl, zdravăn cu peria și fulgi de săpun și o clătesc temeinic cu furtunul.

Las barca pe mare și o umplu cu apă potabilă cu ajutorul unui furtun, racordat la robinetul de pe cheu. Când rezervorul acesta plutitor e plin, îl remorchez cu „puișorul” meu și-l leg, la ambele extremități, de bordul lui *Marie-Thérèse II.*

Apoi, cu o găleată, umplu o canistră de 20 l plasată pe acoperișul cabinei. Urmează transvazarea apei din canistră în rezervoarele mele printr-un furtun din plastic, singura mea grijă fiind să păstrez în canistră o cantitate suficientă de lichid ca sifonul să funcționeze.

Membrii clubului sunt niţeluș sufocați de această inovație destul de trăznită, dar trebuie să admită, în scurt timp, că idioată nu-i. Există doar vase-cisternă care vin să alimenteze navele ce nu pot trage a cheu. La Singapore și în Ceylon operațiunea se practică în mod curent și atunci, de ce n-ar exista și o „bărcuță-cisternă” pentru veliere, ca să le scutească de niște manevre căpietoare?

Prefer, aflându-mă într-o radă calmă, să umplu cu apă potabilă o bărcuță, în prealabil bine spălată, decât să car cu ea bidoane greoaie și incomode. Aplicând invenția mea, dintr-o singură deplasare mi-am umplut rezervoarele. Altminteri, folosind cele două canistre pe care le am, ar fi fost nevoie de opt drumuri dus-întors.

Henry clatină din cap… „*Bloody Frenchman!*”

—Ți-am spus doar că am spălat, perfect bărcuța! Nu m-ai văzut chiar tu? Atunci de ce bodogănești?

— Spălat, spălat… N-ai să pretinzi că în zece minute ai putut curăța, ca lumea, bărcuța, când uite câți cormorani se învârt pe deasupra clubului!

—Hai, hai. Când cineva halește biscuiți pentru câini n-are voie să mârâie atâta.

Totul e gata și arhi-gata. A sosit timpul să ridicăm din nou pânzele, pornind spre noi orizonturi. *Wanda* va ridica ancora mâine. *Marie-Thérèse II,* o zi mai târziu. Destinația? Întâi, linia orizontului. Apoi, dacă se cer precizări, Antilele, la 5 500 mile distanță de partea cealaltă a „bălții cu scrumbii”. Punct de întâlnire: Trinidad, cea mai mare insulă din sudul Antilelor. Escale? Nu, fără escale, în linie dreaptă!

Așa deci? Fără escale? De ce o traversare atât de lungă dintr-un singur foc? Nu știu. Poate pentru că fuziunea dintre mine și nava mea să fie mai puternică decât a fost vreodată în cursul celor două lungi escale în Africa de Sud. Poate și din alte motive… Cert e că doresc să-mi las ancora să cadă în apele Trinidadului, și această cădere să fie prima de la Cape Town. Poate și pentru a avea timp destul ca să mă spăl….

Dar iată că… „Domn’ Bernard! la telefon !“ E Henry, barmanul clubului, care mă strigă de pe cheu. Mă reped până acolo. „Asta-i bună! De unde naiba îmi telefonezi, Henry?…“ Vocea lui Henry e clară, netă, parcă venită din camera de alături.

— Sunt la Robben Island. La zece dimineața am rămas complet fără vânt și am fost nevoit să acostez în portulețul ăsta. Dă-i bătaie, bătrâne, am putea aștepta împreună să se pornească Sud-Estul și am pleca în doi. (Henry a pornit azi dimineață în zori, iar insula Robben se află chiar la ieșirea din Cape Town, la șapte mile de port.)

— De acord, Henry, dar nu pot părăsi Cape Town-ul înainte de mâine dimineața. Această ultimă seară e consacrată lui Joyce. Mâine însă, ridic negreșit ancora.

—- O.K., îmi răspunse glasul lui Henry de la celălalt capăt al firului. Să știi însă că dacă vântul se pornește până atunci, eu o iau din loc. Și-n plus, nici vorbă de traversare directă. N-ai idee ce pace domnește pe insulița asta. Același lucru trebuie să fie și pe Sfânta Elena și-ar fi idiot să trecem pe dinaintea ei fără să oprim. Primul sosit la Sfânta Elena așteaptă. O.K.?

— La urma urmei, fie și Sfânta Elena. Dar sper să te mai găsesc la Robben Island mâine, când voi veni!

Bye, bye, Joyce! *bye, bye.* Mary: *good bye,* prieteni dragi din Cape Town și din Africa de Sud! A sosit ceasul să ridic albele mele pânze în bătaia acestui vântișor din sud-est care-mi șoptește că e timpul să pornesc din nou către acel orizont pe care nava mea nu-l va atinge niciodată. Dincolo de el însă se află alte țărmuri, alți prieteni pe care aș vrea să-i cunosc nițel înainte de a trebui să-i părăsesc. Soartă de marinar, veșnic nemulțumit, care-și închipuie că ceea ce caută se găsește mereu mai departe, pe celălalt țărm…

De data’ asta însă inima nu-mi sălta de bucurie când am simțit ancora smulgându-se de pe fundul acestui port în care amintirea atâtor prietenii ținea să mă păstreze. Exista Joyce, în primul rând, Joyce care aștepta doar un cuvânt ca să depună pe punte rucsacul ei și să pornească, alături de mine, spre acele noi meleaguri.

Acest cuvânt, n-am îndrăznit să-l rostesc. Mi-a fost teamă. Poate mai târziu, da, dar nu acum. Voi reflecta, când voi fi singur în larg, în pacea și siguranța acestor mărețe forțe ale naturii care sunt soarele, vântul și marea. S-ar putea ca răspunsul la întrebare să vină de la sine, ca o evidență. S-ar putea însă ca aceste divinități să rămână mute, nava mea așijderi, și atunci voi fi nevoit să-mi dau singur răspunsul, cu riscul de a rupe un echilibru misterios.

Capitolul VII

CAPE TOWN – SFÂNTA ELENA: 1740 MILE

Plecarea în zorii zilei de 21 noiembrie. Vasele somnolează în bazinul pentru iahturi, iar vântul de sud-est va începe să sufle abia după opt sau nouă, ca de obicei în această perioadă a anului, când timpul e frumos.

Mă servesc de godie ca să părăsesc acest minunat refugiu care m-a adăpostit vreme atât de îndelungată, Rex King a venit să-mi dea o mână de ajutor, remorcându-mă cu „puișorul” său. Înarmat cu prețioasa vâslă curbată inspirată după cele pe care le-am utilizat în Asia, mă opintesc la pupa *Mariei-Thérèse II,* în timp ce Rex s-a înhămat la prova.

Joyce a venit să-mi ureze vânt prielnic, mare calmă și o traversare fără istorii. Silueta ei se va desena încă multă vreme pe cheul pustiu la acea oră matinală. Apoi, ca în fiecare dimineață, se va duce să lucreze la biroul ei. *Bye, bye,* Joyce! Fie ca divinitățile mării să vegheze asupra ta, în așteptarea răspunsului la întrebarea pe care le-am pus-o…

Rex a desfăcut parâma care-l lega de etrava lui *Marie-Thérèse II.* Briza s-a stârnit ușoară, ușoară de tot, și nava mea trasează un siaj abia vizibil, înaintând în direcția ieșirii din port. Briza va rămâne slabă în continuare și voi pătrunde doar după câteva ore în micul port al insulei Robben. *Wanda* nu mai este acolo. Henry a plecat în timpul nopții, profitând de vântul favorabil ce se pornise atunci. Acum, saltă probabil pe hulă, înjurând năpraznic, întrucât are oroare de ruliu. Asta-i situația, ne vom revedea la Sfânta Elena, dacă divinitățile cărora le place uneori să se joace cu destinele noastre o vor îngădui.

În ceea ce mă privește, voi aștepta vântul de sud-est în rada acestui minuscul și liniștit port. Am chef să rămân o zi la ancoră

ca să rânduiesc diversele lucruri fără să trebuiască să am grijă de menținerea capului și de alte îndeletniciri mărunte, firești pentru primele zile de mare. Și apoi, e atâta pace, atâta liniște aici! Acest răgaz îmi va permite să pun nițică ordine în idei, dar și în interiorul cabinei. Trinchetinii gemeni au fost conștiincios învergați pe tangoanele respective, putând fi puse în serviciu într-un minut. Până una-alta vor sta așa, fiindcă nu jenează cu nimic velele obișnuite de marș.

O cină strașnică pentru diseară: pilaf cu carne de vită din conservă și curry, linte. Am masa asigurată pe două zile.

Vântul de sud-est a pornit să bată în timpul nopții ca să scadă spre dimineață. Oricum, e timpul să ridic ancora. Cât e, e de-ajuns. La drum, spre larg, ca nu cumva să fiu prins de una din acele violente izbucniri ale vântului de nord-vest ce se dezlănțuie frecvent în această parte a coastei. Ca să nu mai vorbesc de curenții, nu întotdeauna regulați, și de vânturile schimbătoare. Henry Pidgeon a avut parte de așa ceva: la două zile după ce părăsise Cape Town-ul, se trezea pe o plajă, la vreo sută de mile mai la nord, și e un adevărat miracol că și-a putut salva nava eșuată preț de aproape o săptămână pe acest țărm rău famat.

Vântul, la început foarte slab, s-a modificat în timpul nopții, conducându-l pe *Islander,* care naviga cu timona fixată, în timp ce Pidgeon dormea în cabină, pe unica plajă cu nisip din zonă. Eol a fost însă generos, acceptând să nu-și deschidă botul timp de o săptămână, ceea ce nu i se prea întâmplă în regiunea Capului!

În larg, așadar! Taica Eol nu-i mereu în toane bune prin locurile astea. În primele zile însă avea să sufle potolit, fără să agite prea tare nici marea, și nici stomacul meu dezobișnuit cu viața din larg.

În prima zi de-mare zeitățile locale mă răsfață: pinguini, cormorani și corbi de mare îmi fac o escortă imperială. Este de necrezut cât poate fremăta de viața marea, în timpul verii, în împrejurimile Capului Bunei Speranțe. Bancuri de sardele, bancuri de macrouri, mii de păsări marine înotând și plonjând în căutarea hranei.

Corbii albi de mare mă amuză și mă interesează cel mai mult. Zburând la mare înălțime, ei plonjează asupra bancurilor de

sardele, scoțând veritabile țipete de bucurie, cu aripile lipite de corp, aidoma unei rafale de rachete anticar lansate de un avion de asalt. Uneori e un adevărat bombardament de aceste splendide păsări, negru cu alb, prăvălindu-se din cer în stoluri urlătoare de câte patruzeci-cincizeci de zburătoare înfometate.

Cormoranii sunt mai potoliți. De altfel, am impresia că sunt muți, pentru că n-am auzit niciodată un cormoran scoțând vreun sunet. Dimpotrivă, pinguinii sunt mai interesanți, deși nu fac nici salturi primejdioase, nici bombardamente spectaculoase. Înoată în găști compacte, mai tot timpul sub apă, scoțând, aproape simultan, capul doar ca să pronunțe un soi de “On” timid, privindu-mă cu ochii lor rotunzi și mari. Râsul de pe lume!

Sunt, de asemenea, multe foci. Plutesc pașnice, cu burta la soare, cu înotătoarele pe piept, cu nările la firul apei. Ai zice că-s niște prunci dolofani, dormind somnul cel dulce.

Mă lasă să mă apropii până la câțiva metri, apoi, ieșind din toropeală, își saltă capul și plonjează înspăimântate într-o jerbă de spumă. „Focuțelor, fiți pe pace, vasul o plin de conserve, și-apoi habar n-am ce-ar trebui să fac ca să aburc pe puntea lui *Marie-Thérèse II* cele 150 sau 200 de kilograme de cărniță pe care o aveți !“

În plus, azi sunt fericit, sătul, vrăjit de tot ce văd. Trăiesc din plin și-i las și pe alții să trăiască. Până și pe stupizii ăștia de cormorani care trec razant pe deasupra punții, găsind tocmai atunci momentul s-o bombardeze cu ceva alb. Știu să vireze, ticăloșii… ca și mine când pun mâna pe praștie!

La scăpătatul soarelui, însoțitorii mei acvatici se întorc la ei acasă, la Dosen Island, o insulă locuită de foci, presupun. În vreme ce *Marie-Thérèse II* își continuă solitară drumul, cu toate pânzele sus, cârma automată a lui Marin Marie dovedindu-se o minune, și este! Sunt necesare numai câteva secunde ca să fie reglată pe direcția dorită: un simplu șurub fluture de slăbit pentru a orienta girueta, apoi șurubul e strâns și manevra s-a terminat.

Ce plăcut este să trăiești așa, să poți citi, scrie, bucătări, asculta muzică sau, pur și simplu, visa, privind cum rămâne în urma navei siajul trasat de această mică și miraculoasă cârma care muncește, neostoită, fără nazuri, douăzeci și patru de ore

din douăzeci și patru, că-i vreme bună sau rea, că suflă vântul din prova, din travers sau din pupa!

Navighez două zile la rând cu vânt larg, din sud-vest, tăria 2—3. Vreme splendidă, mare, calmă, viteza 3 – 4 noduri. Peștii însă au dispărut, la fel și păsările, exceptând uriașii albatroși, cu aripile ca lama unei săbii, și veșnicii petreli, păsările minuscule prezente pe toate mările, fie ele calde sau reci.

Rutina de la bord s-a instalat: porridge și cafea cu lapte la micul dejun, stabilirea punctului navei către amiază cu o înălțime meridiană pentru latitudine și două înălțimi egale luate la soare puțin înainte și după miezul zilei pentru longitudine.

Acest calcul al longitudinii îți cam scoate peri albi: el poate fi făcut numai dacă soarele rămâne vizibil cel puțin timp de un ceas la amiază. Ca atare, trebuie să rămâi moț-popoț pe punte, când ai prefera să-ți iei liniștit masa în cabină.

Utilizăm la acea vreme manualul lui S. de Neufville intitulat *Navigația fără logaritmi,* care prezenta un avantaj asupra efemeridelor nautice și a tabelelor de navigație folosite în mod obișnuit pe vasele de război și comerciale; el conținea totul, pentru o perioadă de zece ani, efemeride și tabele. Astfel încât nu mai era nevoie să cumperi în fiecare an noi efemeride, care costă scump și pe care riști să le primești cu întârziere dacă te afli în cine știe ce colț pierdut al lumii.

Pe de altă parte, manualul lui S. De Neufville are meritul de a nu fi prea voluminos. Prezintă însă și un mic defect: n-am izbutit încă să pricep cum se descurcă autorul ca să calculeze o dreaptă cu ajutorul graficelor a căror simplitate o tot laudă.

Bardiaux, căruia i-am arătat cartea pe când ne mai aflăm la Durban, a exclamat:

— Ah, o ai la bord? Și eu! Dacă vrei, ți-o dăruiesc. Ai reușit să te prinzi cum e cu graficele alea?

— Nu încă. Dar în așteptarea momentului, mă mulțumesc cu calculul longitudinii la interval de două ore, una înainte de amiază, alta după. Este extrem de simplu și foarte bine explicat. În plus, n-am nevoie să cumpăr în fiecare an noi efemeride.

— Și dacă soarele s-a ascuns după ce-ai luat prima înălțime și

nu-ți mai vine la întâlnire când vrei s-o iei pe a doua?

— Ei bine, în cazul ăsta am dat chix; dar așa ceva se întâmplă destul de rar pentru că iau patru-cinci înălțimi înaintea amiezii (notând la fiecare oră pe cronometru) și aștept soarele la asfințit. Imposibil să le ratez pe toate cinci, măcar una sau două tot reușesc să iau.

Bardiaux dă din cap:

— Pe timp frumos o scoți la capăt, dar pe vreme rea nu trebuie să fie prea amuzant să stai un ceas întreg pe punte jucându-te „de-a baba barba" cu soarele, în timp ce nava ta încearcă să-ți facă vânt în apă!... Metoda de care mă servesc eu este copilăresc de simplă. N-ai auzit niciodată de tabelele lui Dieumegard? încearcă să ți le procuri. Ocupă de două ori mai puțin loc decât tomul lui Neufville și-ai să pricepi din primul foc cum poate fi trasată o dreaptă de înălțime, aproape fără să observi că ai trasat-o, într-atât e de lesne! Un singur inconvenient: anual, vei avea nevoie de noi efemeride nautice.

În cazul acesta, nici vorbă să-mi schimb metoda. Sistemul lui Neufville, care permite conservarea timp de zece ani a aceluiași manual, mi se pare cea mai potrivită cu problemele unui hoinar prin mările tropicale. Cât privește misterioasele grafice, voi sfârși odată și odată să dau peste un ofițer francez de marină care să aibă gentilețea să-mi explice cum se procedează cu ele, afară de cazul când țeasta mea plină de oase va izbuti să găsească rezolvarea de una singură! Până atunci, însă, chestia cu graficele e sanscrită curată pentru mine.

Ulterior, misterul graficelor a fost elucidat la Sfânta Elena, unde ofițerii de pe *Lagrandiere* s-au ocupat, cu amabilitate și competență, să mi-l deslușească. Cu aceeași ocazie, au profitat să mă învețe manipularea tabelelor lui Dieumegard.

Bardiaux avea dreptate. În materie de simplitate e greu să găsești ceva mai bun... în afara graficelor lui Neufville, care-ți oferă simultan și dreapta de înălțime și azimutul, fără a mai fi nevoie de un calcul suplimentar pentru obținerea acestuia din urmă.

Cititorului care posedă un velier și pe care metoda lui Neufville îl interesează, îi pot da doar un mic sfat: să-și procure volumul respectiv și-i garantez că problema latitudinii nu va prezenta nici

cea mai mică dificultate, și nici aceea a longitudinii, folosind metoda înălțimilor egale, înainte și după amiază, în douăzeci de minute el va înțelege și va fi capabil să refacă acest calcul simplu fără să-și tortureze meningele.

Dar, cititorule, dacă vei porni la calcularea unei drepte de înălțime cu ajutorul graficelor, atunci din două, una:

Ori te vei întreba cum de am găsit chestia asta dificilă, și, în acest caz, bravo și felicitări;

Ori te vei întreba cum poate domnul de Neufville să socoată că așa ceva e ușor. Lucrul cel mai înțelept în ocurență e să iei tabelele sub braț, să cauți un ofițer de marină și să-l rogi frumos să aibă amabilitatea să-ți explice chinezăria asta.

Ofițerii de marină fiind, în marea lor majoritate, niște oameni de ispravă și săritori, cel solicitat va fi, mai mult ca sigur, fericit să te poată depăna: „Firește, sigur că da, ia arătați-mi despre ce-i vorba“. Iar în sinea lui își va spune: „Treabă de câteva minute.“

În atare situație, cititorule, poți să te desfeți în voie cu spectacolul oferit de un jongler de logaritmi transpirând deasupra unei probleme într-atât de simple, încât va căuta rezolvarea ei cine știe unde. După o jumătate de oră ai să-l auzi spunând că trebuie să existe o eroare undeva în blestematele astea de grafice, deoarece cu siguranță s-a încurcat în termeni că „unghiul la pol“, sau „colatitudine“, pe care i-a învățat într-alt fel. S-ar putea chiar să-ți propună, în anume loc, să adaugi sau să scazi 180° ori 12 ore.

Și-i perfect posibil ca după un ceas să te desparți de acest fermecător băiat înavuțit cu câteva foi de hârtie pline de tot soiul de calcule, absolut de neînțeles pentru *vulgum pecus*[30], din care facem noi parte. Ca să nu mai vorbim de migrena țeapănă care te va însoți în timp ce cobori pasarela vasului salvator.

Nu glumesc deloc; am pățit-o de două ori, o dată la Durban, altădată la Cape Town și martor mi-e Dumnezeu cu nici celor doi profesori, nici mie nu ne lipsise bunăvoința! S-ar putea însă, la urma urmei, să fiu eu nițeluș mai greu de cap.

Marie-Thérèse II e în prezent destul de departe de coastă. Vântul, cam slab la plecare, suflă acum din sud-sud-est,

[30] Vitele populare (latină)

îndeajuns de tărișor. Schimbarea murelor velei mari și ale artimonului. Ridic trinchetinul babord, iar pe celălalt îl cobor și-l înfășor pe tangonul său. Nava înaintează în medie cu cinci noduri, parcurgând 240 mile în 48 de ore, fără ruliu și fără tangaj, descurcându-se singură, ziua ca și noaptea. Cerul e de o uluitoare limpezime, stelele se văd toate, chiar și cele ce străjuiesc linia orizontului. Marea e fosforescentă. Niciun nor. O navigație de vis, fără necazuri, fără serviciu de cart la timonă. Ah, dac-ar putea fi mereu așa!

Ca atare, mă ocup cu ce-mi place: citesc, ascult muzică, mai cu seama seara, când recepția pe unde scurte e mai bună, gătesc (asta-mi place cel mai puțin).

Spre propria-mi surprindere mă trezesc curățându-mi sarturile cu peria de sârmă, ungându-le și apoi înfășurându-le cu fâșii de pânză până la doi metri deasupra punții, ca să le feresc de stropii de apă proveniți din spargerea valurilor. Hotărât lucru, moralul e bun!

Seara, radioul anunță o violentă furtună în largul Capului Bunei Speranțe. În ceea ce mă privește, sunt departe: briza se va-nmuia puțin în timpul nopții, ca să-și recapete vigoarea a doua zi. Cerul însă începe să se acopere cu nori înalți, cirus și altocumulus.

Harry Pidgeon tocmai (citesc povestirea traversării sale) a fost intrigat de cerul veșnic acoperit între Cape Town și Sfânta Elena, fapt care l-a obligat să aleagă o aterizare pe direcția est-vest, mai sigură, dar care l-a făcut să piardă o zi sau două pentru a se plasa mult înspre est de Sfânta Elena, ca abia apoi să schimbe capul și să înainteze spre vest, direct pe insulă.

Și serviciile meteorologice din Cape Town mi-au vorbit de vremea închisă ce domnește peste această porțiune a Atlanticului în mod aproape permanent, însă cu vânturi aproape totdeauna maniabile și regulate. O adevărată plimbare pentru domnișoare, mi-au zis ei, dar riscați să nu vedeți prea des soarele.

Cu metoda calculatului longitudinii prin două înălțimi egale, înaintea și după trecerea soarelui de meridian, șansele nmee de a face punctul, fără erori prea mari, erau destul de reduse. Pentru moment, mergea și așa, luând eu patru sau cinci înălțimi

înainte de amiază și tot atâtea după. Bravul meu ceas de buzunar Omega funcționa perfect; de altfel, ora exactă difuzată foarte distinct de B.B.C. mi-ar fi putut permite să navighez folosind chiar și un ceas-deșteptător!

Lipsind soarele, marea a devenit cenușie și parcă moartă.

Când îmi voi regăsi micuții mei pești-piloți, neobosiții călători ai mărilor tropicale? Aici, între Cape Town și Sfânta Elena, nu vezi o milă în mare, darmite un pește.

Numai câțiva albatroși, cu corpul masiv susținut de aripile lor lungi și înguste, zboară razant cu marea, dispar în găvanele valurilor, ca să apară apoi exact acolo unde nu te așteptai să-i vezi.

Aceste păsări din mările reci mi se par cam nelalocul lor în sectorul în care ne aflăm, tropical după poziția sa geografică, deși destul de rece și deloc însorit.

Petrelii sunt prezenți, ca pretutindeni pe oceane, familiari fără exces, drăguți și grațioși, zburând foarte aproape de vas, răzând crestele valurilor din care-și iau Dumnezeu știe ce hrană, pentru că, eu unul, nu i-am văzut niciodată cufundându-și ciocul. În schimb, din când în când, ating cu piciorușul apa și cred că-și folosesc lăbuța lor palmată ca să-și facă un vânt înaintea unui viraj în unghi drept.

Unde or fi dormind amicii rnei, petrelii? În niciun caz pe insula Sfânta Elena, și nici pe coastele Africii, deoarece îi mai disting și acum, în amurg, zigzagând neostenit pe deasupra mării.

Să doarmă oare pe *Marie-Thérèse II?* Nu, din păcate, căci mi-ar fi plăcut să-i invit și să-i domesticesc. În fond, de ce nu? Pe când eram cu *Marie-Thérèse* în Oceanul Indian, devenisem doar prietenul unei *margouilla,* acea minusculă șopârla din țările calde căreia ventuzele de pe labe îi permit să umble pe ziduri și pe tavane. Această vietate (cam idioată, fie vorba între noi) suferea pesemne de amnezie pentru că mereu cădea în cutiuța cu lapte condensat pe care i-o lăsam deschisă ca să se poată servi ca o persoană mare; trebuia deci să o extrag de acolo, să o spăl cu apă dulce ca să se ducă zahărul și s-o usuc minuțios cu bumbac (nu cu dezgustătoarea cârpă de la bucătărie...).

Partea cea mai nostimă e că această șopârliță făcea casă bună cu un greiere fantomă, înzestrat cu o prea frumoasă voce, dar pe

care n-am reușit niciodată să-l descopăr că să-i ofer și lui lapte condensat. Temându-mă c-am să-l văd într-o zi mort de foame, îi lăsam în permanență câteva boabe de orez pe capacul unei cutii de țigări. Nu știu dacă greierașul meu prosperă, dar știu precis că libărcile și gândacii zburători se îngrășau văzând cu ochii… Altminteri, ținte ideale pentru sabarcana mea. În tot timpul traversării Oceanului Indian, la bordul *Marie-Thérèse* sezonul de vânătoare a fost permanent deschis. Și când te gândești că sunt oameni care-și închipuie că nu există distracții pentru un navigator solitar!…

Păi, imaginați-vă: vânătoare cu sabarcana în jungla cratițelor și a veselei, reanimarea și baia micuței șopârle pe care trebuia s-o reîncălzesc cu răsuflarea, inventarierea micilor mei peștișori piloți ca să mă asigur în fiece dimineața, că niciunul n-a sfârșit în pântecele vreunui rechin braconier.

Erau patru la număr, înotând înaintea vasului, protejați de valul de însoțire prova de incursiunile lacomelor dorade.

Nu părăseau niciodată acest val, exceptând momentele când se năpusteau, voraci, asupra minusculilor pești zburători, nu mai mari decât un băț de chibrit, care nu învățaseră încă să zboare. Săreau în aer, la ciucizeci-șaizeci de centimetri în fața etravei, cădeau, uneori pe spate, și încercau disperați să mai sară o dată. Aidoma unor săgeți, peștii pilot se repezeau la ei, hațț! și peste o clipă erau din nou în valul de însoțire, gata pentru un nou atac fulger.

Doradele se numărau și ele printre amicii mei. Din două motive. În primul rând pentru că acești pești sunt, poate, cei mai frumoși pe care-i poți vedea de la bordul unei nave, cu corpul lor lung, cu reflexe bleu-vert și auriu, adunând laolaltă forță, suplețe, rapiditate în atac și un colorit superb.

Celălalt motiv e că dorada e la fel de gustoasă și friptă și cu sos de curry. La circa un metru cât măsoară în medie, cu un singur exemplar ai hrana asigurată pe câteva zile.

Vizavi de mine aceste superbe vietăți încercau sentimente oarecum contradictorii: incontestabil, nava mea le interesa; eu, mult mai puțin, după ce două dintre ele au făcut cunoștință cu harponul. Marcate de mici cicatrici albe pe spate, ele continuau să înoate, ținându-se însă în permanență la o distanță

respectuoasă de bord. Și celelalte deveniseră circumspecte, exceptând unele dăți când, exact înainte de apusul soarelui sau în zori, veneau câteodată foarte aproape..

Brusc, nici urmă de doradă timp de câteva zile... M-au părăsit oare pentru totdeauna? Nu, și aici e un mister. Cum nu putut-o regăsi pe *Marie-Thérèse* după o absență destul de îndelungată? Fiindcă erau aceleași, recognoscibile după cicatrice!

Aici însă, în acest sector al Atlanticului, marea este completamente pustie. Mai mult, pare chiar lipsită de viață, cu acea culoare cenușie pe care și-o va păstra optsprezece zile de-a rândul cât va dura drumul până la Sfânta Elena. Mă voi reîntoarce; așadar, la vechii mei prieteni din cabină: toate aceste obiecte familiare, venite unul după altul să decoreze universul meu în miniatură în care trăiesc de câțiva ani: cărțile rânduite cu grijă, în ordinea-preferințelor, pe polițele lor făcute pe măsură, cu dragoste, și apoi decorate după cheful pe care l-am avut în acel moment; perdelușele bleu, împodobite cu triunghiuri albe, înconjurând cabina aidoma unei procesiuni de nave simbolice, navigând împreună împinse de același vânt; o hartă a Africii, în relief, sculptată în lemn și dăruită de Wilf în ajunul plecării din Cape Town. Toate aceste obiecte, cunoscute și dragi, constituind micul meu regat, plutitor, liber, îndrăgostit de soare și de noi tărâmuri. Regat liber? Hm! să nu exagerăm! voi reveni asupra acestei sintagme... Pe mare, da, e libertate, o libertate completă, imensă ca și oceanul pe care plutește *Marie-Thérèse II,* la fel de frumoasă și aducătoare de pace ca și universul înstelat pe care-l contemplu noaptea.

Marea s-a dovedit însă a nu fi chiar atât de moartă cum mă lăsaseră să cred primele zile... Adormită parcă mai tot timpul, ea se trezește brusc către orele patru sau cinci ale după-amiezii, prinde să respire mai iute și nava mea începe, să salte în chipul cel mai neplăcut cu putință.

Nu ține decât câteva minute, cel mult un sfert de oră. După care își regăsește respirația ei adâncă, își, reia somnul său calm.

Viața la bord a devenit cel puțin... burgheză. Am părăsit, Cape Town-ul în urmă cu șapte zile: zile fără surprize, de parcă ar fi fost aranjate dinainte de o agenție de voiaj. Alizeul de sud-est s-a instalat aproape imediat după plecare, așa cum îl și prevăzuse

buletinul „Pilot Chart“, și acum suflă regulat, urmând ritmul acela lent pe care știe să-l ia natura.

Pe continente sunt patru anotimpuri pe an, și numai două în zonele ecuatoriale sau cele reglate de muson.

Aici, între Cape Town și Sfânta Elena, găsesc, la fiecare douăzeci și patru de ore, două anotimpuri în ceea ce privește alizeul: înainte de crepuscul pornește să sufle mai tare și *Marie-Thérèse II* se avântă în noapte, tragând după sine trena ei spuzită de argintul stelelor. Către nouă sau zece dimineața, vântul se domolește, iar spre unu ziua mai are atâta putere încât să facem două-trei noduri. Apoi, treptat, treptat, capătă forță și suflă așa până-n zori, obligând elicea loch-ului să se învârtă de zor. În primele șapte zile instrumentul a marcat 640 de mile, adică o medie zilnică de 91 de mile.

Săptămâna următoare mai adaug 743 de mile, ceea ce vrea să zică o medie zilnică de 108 mile. Bravo *Marie-Thérèse II,* se vedea treaba că ai început să prinzi gust! În schimb, descopăr că elicea lochului a dispărut, înghițită probabil de vreun pește mare, rechin sau baracudă.

Moralul fiind deosebit de ridicat, decid să-mi confecționez o alta.Tai dintr-o scândură o bucată lungă de vreo treizeci de centimetri, o ascut ușor la cele două extremități și prind în ele două aripioare decupate dintr-o foaie subțire de alamă, pe care le răsucesc după ochi. Drăcia asta e fixată pe axul loch-ului și… ura! se învârte ca una adevărată.

Evident, nici vorbă de precizie și nici vorbă să mă încumet la un reglaj, operațiune delicată chiar dacă aș dispune de un loch-etalon. E însă de ajuns să compar indicațiile furnizate de noua mea elice cu punctul pe harta calculat la amiază câteva zile de-a rândul și socoteala-i gata: 93 de mile indicate de loch corespund unui parcurs real de 112 mile.

Sigur, există și un vag curent favorabil, dar atât de slab încât n-am ținut niciodată seama de el. Până la pierderea elicei, poziția mea calculată pe hartă dădea o diferență doar de trei mile față de indicațiile loch-ului. Ca atare, n-are rost să despic firul de păr în patru!…

Stabilirea poziției devine tot mai greu de operat. Cerul, acoperit aproape în permanență de nori înalți, mă obligă să caut

soarele cu sextantul, fără filtrele colorate. Șapte sau opt luări de înălțime efectuate înaintea amiezii abia îmi îngăduie să-l prind de două sau trei ori după ora meridianului. Asta înseamnă mai bine de un ceas și jumătate de stat pe punte.

La întoarcerea în cabină, în vederea calculării poziției, ochiul meu drept (cel cu care vizez soarele prin luneta sextantului) nu mai distinge culoarea verde de cea gri. Abia după o oră percepția culorii redevine normală. Lucrul mă cam îngrijorează și e cazul ca soarele să se arate cum trebuie, altminteri, adio Sfânta Elena! Mai bine ratez o escală decât să-mi stric vederea!

Ca măsură de precauție, notez în fiecare zi timpul necesar ca ochiul să redobândească percepția culorii. Până în prezent, vederea normală se restabilește în mai puțin de un ceas și răstimpul necesar nu variază deloc. Pentru moment, deci, mecanismul nu s-a uzat încă. Atenție însă, cu treburile astea nu-i de joacă!….

Iarăși stupidul ăsta de albatros! Îl văd în fiecare zi de când am părăsit Cape Town-ul și a ajuns să mă calce pe nervi.

Cu siguranță, el e cel care aduce norii și vremea asta nenorocită. În mările reci din jurul Capului albatroșii fac parte din decor și ți-ar părea rău să nu-i întâlnești în compania focilor și a pinguinilor. Dar în plină zonă tropicală, la câteva sute de mile de Sfânta Elena!

Sfinta Elena este acum la o azvârlitură de băț: 160 de mile de parcurs, cu condiția ca mâine la amiază să pot determina precis poziția mea. Altminteri, va trebui să pun nava în pană pe timpul nopții și să navighez numai ziua ca să evit un contact nedorit de brutal cu țărmul…

A doua zi, 10 decembrie, soarele este prezent la întâlnire. O prea frumoasă înseninare îmi permite să iau trei înălțimi pe cinste, și calculul poziției se face la mare fix: mai am doar 60 de mile de străbătut înainte de a lăsa ancoră să cadă în rada Sfintei Elena. Voi sosi pe timpul nopții, așa cum cere tradiția: Singapore, Chagos, Durban, Cape Town și acum Sfânta Elena! Istoria se repetă: toate aterizările mele, norocoase sau nefericite, s-au făcut noaptea!

Nici de data asta nu m-am înșelat. Vântul, care în ultimele două zile slăbise, se intensifică deodată și *Marie-Thérèse II*

pornește ca din praștie. „Vajnice Eol, moderează-ți, zău un pic zelul, ca să pot dormi și eu liniștit noaptea asta, iar mâine să sosesc, proaspăt și odihnit, pe la un zece-unsprezece dimineața. Sau ai fi putut sufla ceva mai tărișor în ultimele două zile și atunci aș fi sosit azi după-amiază, ceea ce ar fi fost și mai bine! …”

De fapt, mi-am ales prost momentul ca să mă lamentez: când cineva a avut parte de șaptesprezece zile de timp frumos, fără cel mai mic necaz, fără luări de terțarole, fără o oră de calm plat, și fără să fi trebuit o dată să pună mâna pe timonă, acela să mulțumească divinităților mării în loc să bombăne că va sosi noaptea și că, doar în această ultimă zi, nu-și va face plinul de somn!

Această mulțumire o voi rosti diseară înainte de apusul soarelui. Orice aș zice, o aterizare impecabilă rămâne pentru mine un soi de mister, ceva ireal. Acea mica pată albastru închis, care se desprinde treptat de linia orizontului exact acolo unde te așteptai să apară, fără însă să fii chiar convins că așa va fi, se desenează încetul cu încetul și devine o insulă…

Știu, e idiot, dar emoția mă gâtuie. Pentru mine, treaba asta va ține întotdeauna de miracol: după câteva săptămâni petrecute pe mare să vezi deodată cum apare o insulă acolo unde cu un ceas mai devreme nu vedeai decât apă, talazuri, nori și linia orizontului, intactă, eternă. De fiecare dată am încercat același amestec de mirare, de dragoste și de orgoliu la spectacolul genezei acestui nou tărâm, creat parcă pentru mine, prin mine.

Exact înainte de asfințit, când îndoielile începuseră să mă roadă, insula Sfântă Elena s-a desprins, molatic, din mare…

Noaptea, mi-o petrec cu nava în pană, în vântul insulei, așteptând să se facă ziuă. Dimineața, văd pirogile de pescuit chiar în spatele promontoriului care delimitează rada James-town-ului. Apare și micuța biserică de care vorbesc instrucțiunile nautice. Duc binoclul la ochi și… recunosc un catarg pe care l-am mai văzut, undeva! Henry a sosit. Nicio mișcare pe puntea Wand*ei, dar* „puișorul” e legat la pupa ei. Mi se umple inima de bucurie… deși, cinstit vorbind, aș fi preferat s-o văd pe ea

intrând în port peste câteva ceasuri.

Semnalul de ceață intră în acțiune și capul lui Henry se zărește, pentru o clipă, prin capacul cabinei, ca să dispară imediat. Trei detunături sfâșie liniștea. Semn că Henry e cu adevărat fericit de întâlnirea noastră, dacă strică pe ea trei cartușe de Colt 45! Îl văd cum sare în bărcuță, vâslește ca un apucat, urcă la bord și împreună pornim să căutăm un loc de ancorare, cât mai aproape de coastă și de *Wanda,* unde rafalele de vânt venite dinspre vale se fac mai puțin simțite. Ancora cade la ora șapte dimineața.

— Șaptesprezece zile și douăsprezece ore pentru Wanda. La tine?

— Optsprezece zile în cap.

— Ia spune, ai dat și tu peste cerul ăla noros până la Sflnta Elena? Am crezut c-ai sărit peste escală. E ceea ce era cât p-aci să fac. Dacă în ultima zi nu izbuteam să prind soarele și încă perfect, renunțam.

— Același lucru și cu mine. De altfel, m-am întrebat nu o dată dacă în condițiile astea de timp închis și imposibilitate de localizare a poziției pe hartă, nu ți-ai văzut liniștit de drum până la insula Ascension.

— Bine c-ai reușit să găsești insula. Băieții de-aici sunt grozavi. Apropo, ai mâncat? Vino la bord: macrou prăjit și „Mardi Gras“! Nu-ți spune nimic ca mic dejun? Aici, e suficient să arunci în apă o sfoară c-un cârlig ca să te îndopi cu macrouri. Te iau cu bărcuța mea și mai încolo îți dau o mână de ajutor ca să montezi comedia aia pe care ai îndrăzneala s-o numești „puișor”! Ai să vezi, tipii de aici sunt formidabili,

— Și gagicuțele?

— *Plenty!...*[31]

Capitolul VIII
PE INSULA SFÂNTA ELENA

Văzută dinspre mare, Sfânta Elena apare ca o fortăreață enormă, masivă, ostilă, cu falezele sale abrupte, cu grohotișurile

[31] Din belșug, sumedenie (în engleză în textul original). (N.T.)

tivind văi înguste în care se năpustește vântul. Își sporește viteza și pare să fi smuls de pe pietre tot ce-ar fi năzuit să prindă aici rădăcini.

Pe fundul văilor, un pic de verdeață. Oh, extrem de săracă și, privită de pe mare, insula seamănă într-adevăr cu stâncă aridă, martora sfârșitului lui Napoleon, pe care ne-o descriu cărțile de istorie...

Însă, odată depășită grandoarea severă a litoralului, călătorul rămâne vrăjit de peisajul înconjurător: verdeață, miresme, culori.

Desigur, Napoleon era un prizonier, așa cum devine orice om din momentul în carc-l înconjoară frontiere pe care nu-i e îngăduit să le treacă. Există însă o diferență ca de la cer la pământ între felul în care era tratat un întemnițat acum două veacuri și tratamentul la care ar fi fost supus astăzi.

Clima de aici e de o infinită dulceață și de o puritate ce se reflectă pe fețele și în caracterul localnicilor, în moravurile lor, pline de gingășie și bunăvoință față de tot ce respiră, fie că-i om, fie că-i animal.

N-am fost încă în arhipelagul Tuamotu din Pacific. Mi-ar fi plăcut să pot face o comparație. Și dacă, la ceasul când scriu, îmi este total necunoscut locul de pe acest pământ unde-mi vor odihni oasele, după escala la Sfânta Elena m-am gândit adesea la această insulă frumoasă, calmă și bună, la locuitorii ei, pe care nădăjduiesc să-i revăd într-o zi.

Sidi Young a fost primul nostru prieten. Maistru de dană, și-a petrecut întreaga viață pe țărm, întâlnindu-i pe toți predecesorii noștri, începând cu Gerbault și Pidgeon; pe acesta din urmă, chiar de două ori.

Născut pe insulă, pe care n-a părăsit-o niciodată, exceptând câteva zile cât a stat la bordul vaselor de pescuit, Sidi reprezenta pentru Henry și pentru mine însăși esența acestor meleaguri, explicația lor.

Uimitor povestitor, știa să reînvie pentru noi chipurile navigatorilor pe care i-a cunoscut și pe care i-a îndrăgit, fără rezerve, mai cu seamă pe cei solitari. I-a îndrăgit cu discreție, simplu și adânc.

Într-o colonie obișnuită, un englez ar fi folosit, în cazul lui Sidi, termenul de „aborigen”; dar nu și aici, unde englezii zic „saint-

helenieni” când vorbesc de persoane care, precum Sidi și compatrioții săi, sunt născuți-crescuți pe insulă.

Chiar din primele zile, Sidi și alți câțiva ne-au adoptat. Făceam parte din marea lor familie, fără jumătăți de măsură. Cadou rar și prețios al unui mic popor care-ți spune: „Aici ești la tine acasă” și care o și gândește.

Oarecum ca și pe insula Mauritius. Dar insulele Sfânta Elena și Mauritius nu pot fi comparate. Amândouă sunt frumoase. Amândouă au fost binecuvântate de zei. Una însă este un buchet de trandafiri, cealaltă, doar o garoafă. De iubit, le iubesc pe amândouă deopotrivă. Rămân însă diferite.

Picaserăm într-un mic paradis…

—Hai să rămânem aici câteva săptămâni. *Jeanne-d’Arc* și *La Grandière* sunt așteptate imediat după Anul Nou.

Pentru Henry, acesta va fi un prilej să facă, oarecum, cunoștință cu Marina militară franceză, iar pentru mine acela de a regăsi, timp de câteva zile, ambianța sănătoasă a aspiranților de marină și a superiorilor lor, ambianță care mi-a lăsat amintiri atât de plăcute cu ocazia escalei celor două nave, în urmă cu câțiva ani, în insula Maritius.

Un mic nor întuneca însă aceste bucurii; era vorba de *Marie-Thérèse II.* La ultima scoatere pe uscat-pe slipul de la Cape Town, puține zile înaintea plecării, atenția mi-a fost atrasă de o mică pată de umezeală pe coca, pată care s-a uscat într-o zi. Pentru un vas nou, era anormal.

Zgârii ușurel cu vârful unei șurubelnițe. Lemnul se mărunțește! Încerc nițel mai încolo: același rezultat. Lemnul e moale, parcă putred, exact în dreptul coastei.

Bizar, extrem de enervant, un pic deprimant de asemeni, dar nu deosebit de grav pentru că; în dreapta și în stânga, bordajul e perfect. Deci, n-am decât să decupez partea avariată și să peticesc locu-l. Două ore de muncă vor fi suficiente ca să înlocuiesc cei câțiva centimetri pătrați de lemn putred cu unul sănătos și să călăfăluiesc totul.

Ciudat acest fenomen de putrezire care a cuprins lemnul în dreptul coastei ca să se oprească abia la fila de bordaj a coastei următoare. Să fie doar o pură întâmplare? Nu se poate ca

zeitățile mării să-mi fi făcut figura asta!

Vârful șurubelniței apasă în dreptul filei următoare… și pătrunde ca printr-un miez de pâine!…

Îmi îngheață sângele în vine și simt ceea ce ar simți, probabil, un tată căruia medicul i-ar spune, direct și pe față, că fiul lui are lepră. Căci vasul meu e o părticică din mine.

L-am zămislit cu tot ce posedam ca inteligență, suflet și energie. L-am văzut născându-se, crescând, transformându-se, devenind frumos aidoma unui copil care se preface în bărbat.

Și deodată, aflu că acest copil are lepră. Din vină mea, firește. Din vina zorului pe care l-am dat sub badamierul din insula Mauritius, a scândurilor pe care le-am cumpărat de la un pezevenghi de negustor pentru că n-aveam răbdare să aștept sosirea unui lot de scânduri, incomparabil mai bune, dar care veneau abia peste o lună și pe care n-aș fi dat mai mult, luându-le din depozitul unui prieten localnic.

Să aștepți o lună de zile e mult când ești șomer, când ai decis de la bun început că, având capitalul limitat pe care ai reușit să-l agonisești, trebuie să pornești într-o nemiloasă cursă contra-cronometru !

În plus, erau atâtea și atâtea noțiuni elementare pe care le ignoram în momentul în care m-am apucat s-o construiesc pe *Marie-Thérèse II !* Printre altele, și importanța unui temeinic badijonaj al scândurilor și al coastelor cu creozot sau cu oricare alt produs similar ca să evit putrezirea. Chiar și cu banalul gaz de lampă! Toate acestea le-am aflat ulterior la Durban, la Cape Town, prin mijlocirea muncitorilor portuari, a lui Henry și a multor altora și sunt încă destule lucruri pe care abia urmează să le învăț.

Înainte de a mă apuca de treaba asta, îl rugasem pe taică-meu să-mi trimită o carte, despre care auzisem, tratând problema construcției navelor din lemn. Pentru mine respectiva lucrare a rămas de neînțeles. Dar nu numai pentru mine ci și pentru un prieten competent din insula Mauritius, pe care l-am rugat s-o citească și care mi-a restituit-o cu următorul comentariu: “E de nefolosit. Ai zice că autorul s-a străduit să facă atât de obscură construcția unui velier, încât amatorul, în loc să se apuce să-l facă el singur, va prefera să se adreseze unui șantier”.

Sigur, tratatele bune despre construcția navelor din lemn sunt foarte rare; mă refer la lucrări destinate nespecialiștilor. Iar când spun: „construcție”, nu mă refer numai la modul în care trebuie executat montajul unei nave, ci la tot ce presupune această operațiune. Aici se înscrie și conservarea lemnului; e chiar unul din elementele importante ale construcției. Nici Henry nu găsise nimic printre cărțile apărute în Anglia.

Și totuși, există o lucrare foarte completă. A fost editată în America și tratează temeinic tot ce este necesar să știi în legătură cu acest subiect: conservarea lemnului, moduri de construcție, călăfătuirea etc... Am citit-o, dar mult mai târziu.

Păcat că n-a fost tradusă și în franceză.. și de asemeni păcat că n-am auzit de ea pe când mă aflam în insula Mauritius. De altfel, adesea se întâmpla așa: începi prin a comite greșeala, apoi o plătești, ca după aceea să afli cum ai fi putut evita o puzderie de necazuri.

Acum că mi-am deșertat sufletul, să revenim la Cape Town, cu trei zile înaintea plecării, când o verificare completă scotea la iveală patru file de bordaj atinse, toate patru în dreptul aceleiași coaste. Grav, foarte grav. Parcă mă lovise cineva cu leuca-n cap, mi se sleise toată vlagă, fiindcă era clar că vinovată e chiar coasta respectivă, spre disperarea mea chiar o varangă. Deja schimbarea unei coaste e departe de a fi o partidă de plăcere, dormite când e vorba de o varangă. Mai cu seamă cu mijloacele financiare de care dispuneam !

Firește, munca aveam s-o fac cu propriile mele mâini. Dar mai trebuia să am și lemnul necesar, ca să nu mai vorbesc de foarte îndelungata ședere a navei pe uscat impusă de respectiva reparație. Va fi nevoie să scot arborii pentru a putea desprinde carlinga țintuită pe varange, după ce, în prealabil, voi fi spart și extras tot lestul interior de beton.

Iar după aceea, adică după ce am schimbat varanga, să așez totul la loc și să înlocuiesc și patru file de bordaj. Pe puțin două luni de muncă. Și-n orice caz, mult mai multe parale decât aveam eu.

Consiliu de război cu Henry: doi medici sfătuindu-se asupra unui caz disperat. Până la urmă, hotărâm să executăm operațiunea în Antile, Henry urmând să-mi dea o mână de ajutor.

Nivelul moralului a săltat ușurel.

Procedăm împreună la un pansament de urgentă; precedat de o primă investigație ca să vedem exact despre ce-i vorba: toate filele putrede din dreptul varangei sunt, desprinse și aceasta apare.... perfect sănătoasă. Ceea ce putrezise era o întăritură din lemn care contaminase filele de bordaj. Deci, șarpanta e intactă, vor fi înlocuite doar filele. Dar asta mai târziu, sub cocotierii Antilelor!

Încerc ușurarea cuiva care credea că-i va fi amputat un membru și, când colo, află că are dc îngrijit doar o bubiță. De altfel, am trăit eu așa ceva apropo de piciorul meu drept.

Reparația provizorie e efectuată folosindu-se un lemn bun, copios badijonat cu creozot. Călăfătuire, după care *Marie-Thérèse II* revine în elementul său, hotărâtă să-l părăsească odată atinse Antilele.

De cum am ajuns pe Sfânta Elena, un anumit, obiect mi-a atras imediat atenția: o macara instalată pe dig.

Întrebat, Sidi m-a lămurit că respectiva macara slujea la scoaterea din apă a două zdravene pescadoare ancorate în radă, fiecare din ele reprezentând dublul greutății navei mele.
Pescadoarele sunt pur și simplu depuse pe chei, li se aplică vopseaua submarină, după care macaraua le repune în apă. Firește, când marea e potolită, fiindcă uneori insulă e vizitată de niște talazuri uriașe și atunci trebuie așteptat.

Desfășurarea operațiunilor a fost decisă într-un nou consiliu de război. Eu urma să mă duc la responsabilul cu manevrele portuare și să-i explic despre ce-i vorba: adică, scoaterea *Marie-Thérèse II* pe uscat cu ajutorul macaralei, urmând ca că să rămână pe cheu două-trei săptămâni, timp, în care voi înlocui filele de bordaj avariate. Ne-am înțeles pe loc. Prețul? O mie de franci pentru scoaterea navei din apă și repunerea ei, odată lucrul terminat, plus 15 franci pentru fiecare zi cât stă pe uscat. Cu alte cuvinte, o adevărată pleașcă !

Există și lemnul necesar la un depozit al statului. Un excelent lemn african la un preț neverosimil de mic. Ceva de ordinul a cinci-șase mii de franci pentru întreaga cantitate.

Iarăși pomană. Iar munca va fi curată plăcere într-o astfel de

țară.

— Fix peste o săptămână să fii scos pe cheu, până atunci sunt la rând trei vase mici de pescuit care au nevoie de reparații urgente. Dar ai să vezi, merge repede, mă asigură Sidi.

Henry e bucuros să afle vestea cea bună, apropiatul sfârșit a ceea ce constituia pentru mine o grijă permanentă. „Ne apucăm împreună de copaia asta a ta și-n doi timpi și trei mișcări am isprăvit treaba.”

Una din particularitățile lui Henry este aceea de a nu putea rămâne inactiv din momentul în care a întrezărit că ar fi ceva de lucru, indiferent ce.

— Hai chiar acum pe uscat să triem lemnul din depozitul guvernamental, îmi propune Henry.

— Păi și măsurile? Să așteptăm măcar să-mi pună navă pe cheu ca să știm despre ce-i vorba.

— Și dacă se găsește un altul care să aibă nevoie de cherestea și ne umflă cele mai bune scânduri?

Idee plină de bun simț, fapt pentru care ne și deplasăm la fața locului, unde alegem vreo zece scânduri ce ne sunt rezervate cu amabilitate. „S-ar putea să nu avem nevoie chiar de toate, dar poți să știi?”

Magazionerul ne înțelege și acceptă: „Nu vă faceți griji, am aici într-un colț niște cherestea excelentă și perfect uscată. Am pus-o deoparte pentru velierul unchiului meu, dar am să-i vorbesc de dumneavoastră și o să v-o cedeze pentru că oricum nu-i grăbit să înceapă lucrarea.”

Odată rezolvată problema scândurilor, ne apucăm să flecărim de una, de alta. Din vorbă-n vorbă, ajungem și la vânătoarea submarină.

— Pești? Sigur că sunt. Nu grozav de mari, cel puțin nu în radă, dar o să găsiți sumedenie în jurul epavei petrolierului care-i la câteva brațe adâncime în stânga locului vostru de ancorare. Curios, dar cei mai mulți sunt în partea de dindărăt a epavei. Mai ales pești-papagal.

la te uită! Mai mâncăm și altceva decât macrourile pe care, de câteva zile, le ingurgităm în doze masive; sunt puzderie, în rada portului și chiar și în jurul locului nostru de ancorare.

În prezent, lucrurile se petrec cam așa: la ora micului dejun, Henry mă strigă și trec la bordul *Wandei.* Primusul este aprins, uleiul din tigaie încins și Henry îmi pasează peștii, unul după altul, la interval de câteva secunde. E suficient să arunci undița în apă că ai și scos unul. Curățatul îmi revine, Henry detestând să umble în burta peștilor. Eu, nu..

— Câți poți înghiți? doi? trei?

Îi indic cifra și când numărul e atins, la tigaie cu ei! Inutil să scoatem mai mulți, gândindu-ne și la dejun. Cel mult unul în plus pentru momeală, restul înaintea mesei de prânz și a cinei. Dar o mică variație n-ar fi de lepădat, introducând în meniu și niscaiva papagali (din cei care înoată, nu care zboară!).

— Și cu epava aia, ce-i? nimic interesant în afară de peștii papagal?

— S-au găsit câteva lăzi cu sticle de Whisky, dar au fost descoperite prea târziu, apa de mare apucase să le deterioreze. De nebăut. Rămâne elicea din bronz. Din nenorocire, Sfânta Elena nu dispune de niciun aparat pentru scufundări. În plus, cum ar putea fi desprinsă de pe axul ei fără sudură? Aici, pe insula asta a noastră, nu suntem utilați pentru genul acesta de operațiuni. Păcat, pentru că la prețul la care se vinde bronzul...

Schimb o privire cu Henry; amândoi ne gândim la același lucru: acel aparat de scufundare pe care l-am folosit pe insulă Mauritius și pe care l-am ameliorat la Durban, făcându-l mai maniabil. Problema l-a interesat pe Henry și am discutat-o nu o dată, căutând soluția optimă.

La Durban, sistemul se compunea dintr-un recipient pe post de plămân artificial, mai exact dintr-un bidon cilindric de douăzeci de litri, căruia i-am detașat complet capacul de deasupra. În jurul orificiului am fixat un lest, tot de vreo douăzeci de kile, astfel încât bidonul să se scufunde în apă, cu gura în jos, comprimând în el o anumită cantitate dc aer, aidoma clopotului scafandrilor. Cu ajutorul unei frânghii se poate regla adâncimea de imersiune a acestui „plămân artificial".

Un furtun din material plastic este introdus înăuntrul bidonului prin deschizătura de jos și împins până aproape de fundul acestuia, acum pe post de „plafon", adică la limita de sus a aerului înmagazinat. La celălalt capăt al furtunului, am fixat o

priză bucală de la un respirator obișnuit pentru vânătoare submarină. Acest utilaj barbar, dar lesne de confecționat, îmi permitea, la Durban, să rămân un minut la o adâncime de doi metri, respirând normal cei douăzeci de litri de aer pe care-i conținea bidonul.[32]

Problema era cum să fie reîncărcat acest rezervor.

Henry s-a orientat către ideea unei pompe de aer și geniul său mecanic i-a sugerat diverse soluții. Dacă am fi avut bani, nu mai era nicio problemă. Henry ar fi desenat o pompă, practica, eficace și de dimensiuni reduse, iar un strungar ar fi fabricat-o. Chiar și fără bani, Henry ar fi putut realiza prin propriile puteri o pompă: o sticlă tăiată în două ar fi reprezentat cilindrul, de gâtul ei urmând să fie fixat furtunul care ar fi condus aerul la clopotul submarin. Ne-ar fi trebuit însă mult timp, ținând mai ales seama de multiplele tatonări necesare.

Imaginația mea s-a îndreptat, către o idee cu totul diferită de aceea a pompei clasice, căreia Henry nu-i mai venea de hac.

Dacă vrem să transportăm apă sau aer, există mai multe mijloace: unul din ele constă în expedierea corpului respectiv, lichid său gazos, cu ajutorul unei pompe aspiro-respingătoare, prin intermediul unui furtun. Celălalt mijloc, ei bine! e la mintea chiar și a unei găini și vechi de când lumea: găleata, pur și simplu, găleata. Alai ales când trebuie să te descurci cu ce se găsește la bord. Ori, o găleată se găsește oricând; o pompă sau o cumperi, sau o faci.

Până la urmă Henry s-a raliat la ideea mea: reîncărcarea „plămânului artificial” se va realiza prin mijlocirea unui alt bidon, identic cu primul, care va transporta aerul după principiul clopotului submarin.

În teorie, metoda cea mai simplă era ca un al doilea personaj să expedieze regulat bidonul-rezervă cât mai aproape de „plămânul artificial” și nițel mai jos decât acesta. Plonjorul n-avea altceva de făcut decât să răstoarne recipientul numărul 2 exact sub gura bidonului numărul 1. Aerul va țâșni și-l va umple.

Practic deci, plonjorul care se află sub apă nu ca să se

[32] Pe insula Mauritius m-am folosit de un butoi metalic de două sute de litri, ceea ce-mi îngăduia să respir douăzeci de minute sub apă. Era însă mult prea greoi și incomod. (N.A.)

delecteze privind peștii, ci ca să facă ceva util, va obține primenirea aerului cu ajutorul omului de pe punte, el putând să-și vadă de treburi pe o rază corespunzătoare lungimii furtunului care îl leagă de „plămânul artificial”. —

Și iată cum aveam să atingem scopul propus, utilizând doar mijloace de bord.

În primul rând, aveam nevoie de un al doilea furtun: am adunat tot ce-am putut găsi ca furtun la bordul *Wandei* și al *Mariei-Thérèse II* și le-am asamblat cu ajutorul unor racorduri decupate din diverse capete de țeavă de aramă (galeriile tubulare pentru perdele sunt extrem de utile la bordul unui velier… ca și alte „bunătăți” culese de prin pubelele laht-Clubului din Cape Town!).

Am obținut astfel un furtun flexibil, de circa patru metri, una din extremitățile lui fiind fixată chiar la gura bidonului care servea drept, „plămân artificial”; prin acest furtun avea să se facă primenirea aerului. Celălalt capăt a fost introdus în bidonul destinat să aducă aerul proaspăt sub apă, apoi bidonul-rezervă a fost coborât cu o saulă în mare și lăsat mai jos decât „plămânul”.

Dar… miracolul nu s-a produs! Aerul din bidonul-rezervă nu voia în ruptul capului să-l părăsească și să alimenteze „plămânul”!

Un prim bobârnac peste nasul imbecilului care se credea un geniu, dar care uitase o elementară lege a fizicii, învățată de el pe la zece sau doisprezece ani.

Henry e încântat și n-o ascunde: „Tu și sistemul tău de trei lulele, trei surcele!" Dar tot el avea să-și dea seama de ce n-a funcționat dispozitivul: „Găgăuți ce suntem! Evident că n-avea cum să funcționeze, altminteri n-ar mai fi fost nevoie ca un deștept să se scoale înaintea ălorlalți și să descopere principiul sifonului!"

Acum e Henry cel care dirijează operațiunile: „Furtunul trebuie să plece din capacul de sus al bidonului, prin exterior.

În felul acesta, aerul se va scurge în „plămân” imediat ce bidonul în care e înmagazinat va atinge un nivel inferior. Ai înțeles, minte de vrăbiuță? în rest însă, ideea ta de a aduce aerul cu ajutorul unui clopot nu-i chiar atât de idioată. Noroc că mai exist și eu ca să rezolv detaliile, măi *bloody French bastard!*

— Haide-hai, m-aș fi prins și singur, *bloody English tramp!*

Când începem să ne tratăm reciproc de „bastard de franțuz” și „derbedeu de englez”, adăugând și adjectivul „afurisit”, înseamnă că suntem pe calea cea bună.

Racordul e fabricat dintr-o placă de aramă, găurită la mijloc, pe care sudăm o bucată de țeava, tot de aramă (trăiască galeriile pentru perdele!), folosind pentru asta lampa de benzină și o baghetă de cositor. Apoi, racordul e nituit pe capacul de sus al bidonului, o rondelă de cauciuc tăiată dintr-o cameră de automobil asigurând etanșeitatea.

De data asta dispozitivul funcționează „extra” și cobor, pentru o primă scufundare, la un metru și jumătate adâncime, Henry urmând să asigure aprovizionarea cu aer.

Pentru omul care respiră sub apă există întotdeauna ceva ce ține de miraculos atunci când contemplă acest mediu submarin, calm și voluptos, pe care Cousteau l-a numit atât de bine „Lumea tăcerii”.

Rămăsesem suspendat, ca hipnotizat de spectacolul oferit de propria-mi navă plutind în acest mediu ireal, de liniile sale puternice și totodată grațioase.

O înghițitură zdravănă de apă mă readuce la suprafață:

— S-a stricat ceva, Henry?

— S-a stricat, franțuz afurisit că de zece minute transpir aici pe punte. Ce-ar fi dac-am inversa rolurile?

— Desigur, desigur, trebuia să mă previi!

Presimt că am să mă distrez de minune, fiindcă mă îndoiesc că Henry, care știe să facă atâtea, se va descurca onorabil în acest domeniu. Pe insula Mauritius am văzut destui care, voind să se joace de-a peștii cu sistemul ăsta al meu, s-au umflat înghițind la apă. E o mare greșeală să-ți imaginezi cu acest aparat, altminteri extrem de simplu, e chiar la îndemâna orișicui. Cu un pic de practică, merge. Dar la început...

Îi amintesc lui Henry regulile de bază:

— Cobori în același timp cu „plămânul“ și, odată ajuns la destinație, nu te deplasezi decât pe plan, orizontal. Înțeles?

Dacă faci greșeala să urci mai sus decât „plămânul“, chiar puțin de tot, presiunea aerului din el va fi superioară celei exercitate de apă asupra cutiei tale toracice. Aerul Îți va sosi în

gură cu presiune, ai să-ți pierzi capul și o să le văd urcând la suprafață ținând furtunul într-o mână; înjurând de toți sfinții și zicând că trebuie să fii complet sărit de pe fix ca să-ți faci de lucru cu asemenea drăcovenii! Iar dacă te lași mai jos decât recipientul, vei respira greu din pricină că presiunea apei va fi mai mare decât cea din clopot. În acest caz, urcă nițel, dar foarte încet ca să nu depășești nivelul „plămânului“, altminteri te vei trezi, mai mult ca sigur, azvârlit ca un dop la suprafață. O ultimă recomandare: verifică dacă…

— Bine, bine, economisește-ți saliva, o să mă descurc perfect și de unul singur, tu fă bine și trimite-mi aer fără să tragi la aghioase.

Henry se scufundă, în timp ce eu filez ușurel frânghia atașată de bidon. Nu trece o clipă și iată-l pe Henry țâșnind din apă, tușind, scuipând și blestemând:

— Ai vreun necaz, Henry? Voiam să-ți spun mai devreme să sufli în furtun înainte de a plonja ca să nu riști să înghiți câțiva litri de apă ce s-ar fi putut afla înăuntru…

Îmi aruncă o privire asasină, după care suflă în furtun.

A doua scufundare. De data asta rezistă patru secunde.

Face progrese, băiatul! Nu mai înjură, dar e vizibil scârbit.

— Da zi, Bernard, crezi că un muritor de rând se poate servi de scula asta fără să fi fost în prealabil campion de natație pe undeva prin Asia?

— Bineînțeles, bătrâne! Totul e să rămâi pe același plan cu clopotul. Uite, ia centura mea cu plumb și ține-te de bidon în timp ce eu vă cobor. Consolează-le, absolut toți care și-au făcut de lucru cu drăcia asta au debutat ieșind rapid la suprafață, la fel ca tine. Rămâi cât poți mai decontractat și ai să reușești!

Henry pare mai împăcat cu situația. A treia scufundare.

Uile-l c-a prins șmecheria! Îl văd cum se desprinde de bidon și evoluează precaut în jurul lui. Dar după un minut e din nou la suprafață, tușind și scuipând.

— Bestie ce ești! Firește, te-ai pus pe sforăit în loc să-mi trimiți aer!

Îmi cer, umil, iertare și adaug:

— Oricum, bătrâne, ai fost formidabil; n-am văzut încă pe nimeni să se descurce atât de repede ca tine (ceea ce e chiar

adevărat).

La a patra scufundare, Henry e precum peștele în apă,

În timp ce eu îi expediez, din treizeci în treizeci de secunde, rezerva de aer.

E și el hipnotizat de acest sentiment nou care cuprinde animalul terestru atunci când ajunge în împărăția vietăților submarine.

Timp de aproape douăzeci pe minute Henry a rămas sub apă. Când a reapărut, în ochi i se citea extazul. La rândul meu, eram undeva, departe, departe, pierdut în visare.

În visul meu apărea o goeletă mare de transport ancorată în apele calde ale unui golf tropical. Pe punte, un bărbat bronzat e ocupat să aprovizioneze cu aer patru camarazi de-ai săi care respiră prin câte un furtun ce-i leagă, pe tuspatru, de un unic „plămân“ constituit dintr-un butoi metalic de 200 de litri.

Ei reușiseră să perfecționeze chiar sistemul folosit de noi prin aplicarea unui compensator (patent Cousteau-Gagnant) pe fiecare din tuburile de respirat. În felul acesta, „plămânul“ poate fi scufundat, mai jos decât chila navei, iar scufundătorii se deplasează în toate sensurile, fără a fi stânjeniți în activitatea lor.

Ce fac acești oameni? Pentru moment, răzuie carena. În patru, treaba merge repede!. Urmează apoi călăfătuirea profiactică în sectoarele suspecte și aplicarea unui amestec de ciment-ipsos-argilă peste părțile retușate. În câteva ceasuri au terminat. Nu le mai rămâne decât să badijoneze partea imersă a cocii cu un produs protector special, conceput să poată fi aplicat sub apă.

Visul s-a terminat. Henry prepară în cabina *Marie-Thérèse II* o cafea fierbinte. Așezat pe ruf, cuget la ce reprezintă în momentul de față carenarea unei goelete de 50 – 60 de tone în – anumite zone lipsite de maree, cum sunt Antilele și majoritatea insulelor din Pacific. Există două metode:

Prima este să urci nava pe o cală de carenaj. Dar în aceste părți ale lumii, calele sunt rare și trebuie aștept*ai* mult până-ți vine rândul. În plus, operațiunile pe un șantier de halaj sunt foarte costisitoare, tocmai pentru că sunt puține la număr.

Cea de a doua constă în a răsturna carena. Asta înseamnă golirea navei de tot ce conține, inclusiv lestul interior, apoi culcarea ei cu chila scoasă din apă, trăgând de arbori cu ajutorul

palanelor. Firește, e nevoie de un loc cu apă adâncă și perfect calmă…

Această metodă e practicată, în unele din insule, prin asistența mutuală a două vase, unul slujind drept corp mort celuilalt. Când prima navă a isprăvit cu repararea operelor sale vii, sau cu operațiunile de întreținere, fiind culcată, pe rând, când pe un bord, când pe altul, rolurile se inversează. Iar când, în sfârșit, totul e gată, rămâne să reîmbarce, fiecare din ele, lestul și ceea ce a fost demontat.

Această operațiune, delicată în sine, se asociază și cu o mare pierdere de timp. Din această pricină, ea se amână cât mai mult, deoarece imobilizarea simultană a două nave înseamnă „pagubă curată". și uite așa, tot amânând, frumoasa goeletă în vârstă de numai câțiva anișori devine prada moluștelor: robusta ei chilă va fi în scurt timp străbătută de lungi galerii, unele groase cât degetul, și goeleta, încă nouă, te va duce cu gândul la un tânăr atlet care a exagerat cu eforturile: inima e o treanță, incapabilă să mai reziste la o adevărată încercare…

Inima ca o treanță… Am cunoscut senzația asta pe când călătoream, împreună cu Deshumeurs, la bordul lui *Snark,* într-o noapte, la întoarcerea noastră din Indochina, Deshumeurs era la cârmă; ne aflam în largul insulei Poulocondore, cam la 150 de mile de capul Saint-Jacques.

Valurile erau scurte și dure, sfărâmate parcă de curentul din sud care ocolește promontoriul Camau și înfruntă musonul venit din sud-vest. Bătrânul *Snark* gemea din toate încheieturile.

Dormeam în cabină când, am fost zgâlțâit de Deshumeurs.

— Mi-a și venit rândul la cart? Da' cât e ceasul?

— Habar n-am și puțin îmi pasă! Vino la cârmă, Bernard, s-a întâmplat, ceva care nu-i a bună: am auzit chila troznind!

— Ai căpiat?

— S-ar putea, dar ia totuși cârmă, măcar o oră sau două, până mă liniștesc un pic. Mă jur că am auzit chila troznind și crede-mă, am simțit cum mi se răsucesc toate în mine simțind nava suferind atât de țare; ai fi zis că urlă de rău ce-i e!

Am trecut la cârmă. Aparent, nu s-a întâmplat nimic. Marea e în continuare dură, arțăgoasă, dar atâta tot.

Deshumeurs trece la pompă, lucru pe care-l facem la fiecare

schimbare de cart. Când o să se oprească din pompat?

L-am înlocuit abia acum două ceasuri și mi se pare ciudat să fie atâta apă de scos.

— Ascultă, Bernard, e ceva în neregulă aici: după câtă apă am dat afară, cala ar trebui să fie uscată.

Deshumeurs va mai pompa încă vreo zece minute cu o pompă care la fiecare du-te-vino al pârghiei zvârle afară o jumătate de găleată… A avut dreptate, ceva a crăpat și încă bine! pentru că din noaptea aceea și până la sosire, o bună parte din timpul de odihnă ne-am petrecut-o pompând și iar pompând. Când am sosit la capul Saint-Jacques aveam amândoi niște bicepși de toată frumusețea! Da' ne și săturasem până peste cap și de *Snark, și* de golful Siam, și de tot restul!

Abia după ce ne-am angajat pe râul Saigon lucrurile s-au aranjat de la sine: pătrunzând, o dată cu apa, prin fisurile de călăfătuire și galeriile săpate de gândacii de mare, mâlul s-a depus și a colmatat, încetul cu încetul, nenumăratele noastre găuri de acces, inclusiv pe cele din chilă.

Două zile după ce am aruncat ancora în portul fluvial al Saigonului nu mai scoteam decât patru sau cinci găleți de apă pe zi. O săptămână mai târziu, o găleată la două-trei zile!

Nu ne mai rămânea altceva de făcut decât să-l vindem pe amarâtul nostru de *Snark,* putrezit de la mărul catargelor la fundul chilei, inclusiv coca și coastele. Bietul de el, devorat de gândaci! Și când te gândești că nu aveam nici măcar o bărcuță la bord ca să ne scăpăm păcătoasele noastre ciolane dacă o fișteleam între Singapore și capul Saint-Jacques…

A urmat apoi acea prețioasă conversație cu un bătrân pescar vietnamez, în timp ce *Snark* își dormea liniștit somnul cel de pe urmă cu pupa la cheu, pe râul Saigon.

Pescarul asistase la plecarea noastră, acum opt luni. Firește, fără să creadă în reușită. Cum nu crezuse aproape nimeni, exceptând câțiva buni prieteni.

La întoarcere, credea nițel mai mult, deși cu anumite rezerve. Din toată aventura noastră, în ultimă instanță destul de banală, îl interesa cu adevărat un singur lucru, infiltrația de apă, sau mai curând puzderia de infiltrații care ne-ar fi putut costa atât de scump.

— Deci, ați dat la pompă ca niște apucați? Da’ câlții, la ce-s atunci buni? Nu cunoașteți figura? În lipsă de câlți rumegușul de lemn dă rezultate aproape la fel de bune. Firește, nici câlții, nici rumegușul nu fac cât niște balegă de vacă, uscată la soare și pisată pe urmă. Dar și cu câleva găleți de rumeguș ați fi ieșit din încurcătură.

—…?

— Degeaba ai trăit o viață în Indochina dacă nu cunoști șmecheria asta. Ah, da! E adevărat, ai navigat cu pescarii din golful Siam. Pesemne ăia nu știu de figura asta, copilăresc de simplă. De, pe coasta Annamului e altă rasă!

— …?

—Între Singapore și Saigon, troaca voastră strângea zilnic – câteva tone de apă, nu-i așa? și uite că sunteți de două zile aici și nu adunați mai mult de două-trei găleți pe zi. De ce? Simplu, pentru că mâlul care plutește în apă râului v-a astupat fisurile.

— Zău că nu era nevoie de tot acest discurs că să pricepem ce s-a întâmplat, Ong Già *(ong,* formă de reverență pentru vârstnici). Ne-am prins imediat.

— Atunci, n-ar fi fost nevoie decât de o mică sforțare în plus ca să pricepeți și restul: dacă mâlul ce plutește în râu poate să astupe fisurile, înseamnă că există și alte materii care pot face lucrul acesta la fel de bine, dacă nu și mai bine.

Uite, pe coasta Annamului folosim balega de vacă uscată și apoi frecată între două pietre. E de ajuns să plonjezi sub cocă având o cutie cu această pulbere și s-o aplici pe partea suspectă a bordajului. Balega mărunțită pătrunde, o dată eu apa, prin defectele de călăfătuire, se îndeasă în fisuri, se umflă într-o jumătate de minut și astupă perfect cele mai mici găurele.

— Și dacă apa pătrunde peste tot deodată, așa cum era cazul lui *Snark?*

— În cazul ăsta, cel mai bun e rumegușul, fiindcă ai nevoie de o cantitate mare, iar rumegușul costă ieftin. Baliga trebuie s-o aduni, s-o usuci, s-o pisezi. Câlții, trebuie cumpărați. Rumeguș, găsești cât vrei la orice tâmplar, în jumate de minut ai umplut un sac. Cu rumegușul însă, tehnica e alta: se umple un bidon sau o cutie, așa cam de două-trei kile, te scufunzi cu ea la 1,50 – 2 m sub nivelul chilei, o răstorni și bați în același timp apa ca

părticelele de lemn să se împrăștie.

Ele vor urca la suprafață, vor da de cocă, vor pătrund* în găuri, fiind supte odată cu apa și vor face la fel ca balega: se vor umfla datorită umezelii și vor înțepeni acolo într-un minut. Cât stai la ancoră, figura ține mult, dar dacă nava e în mers, rezistă, după caz, între câteva ore și câteva zile. Te-ai prins, caș-la-gură?

Da, am înțeles, am înțeles chiar foarte bine, deși în acel moment, Deshumeurs și cu mine gândeam că venerabilul batrân lăuda cam prea mult istețimea pescarilor de pe coasta Annamului și voia să ne facă să vedem un panaceu într-un leac de Doamne-ajută..

Și totuși, a avut dreptate, de o sută de ori, de o mie de ori dreptate! Ulterior, în Oceanul Indian, am sărit nu o dată peste bordul lui *Marie-Thérèse* cu câte un cutioi de rumeguș; șmecheria pescarilor vietnamezi funcționa de minune și nu numai în cazul fisurilor mici.

Inutil să mai precizez că sacul cu rumeguș, depozitat în postul-prova, face acum parte integrantă din echipamentul navei mele; lui adăugându-i-se prețiosul amestec ciment-argilă și, de la Cape Town, ipsosul, ultimul răcnet al progresului în materie de tratament de urgentă alc infiltrațiilor de apă, mari sau mici. E trusa farmaceutică a cocii!

Curând, epava a fost dată uitării. Elicea de bronz n-avea decât să rămână acolo unde se afla, nu mai avea importanță, după cum nici nu avusese, de fapt. Esențialul fusese punerea la punct a aparatului de scufundare și manipularea lui de la bordul unui velier. Ca să nu mai spun că marea, la Sfânta Elena, e cam recișoară... Oh, nu chiar rece de tot, dar nici caldă. Ciudat, dacă e să considerăm poziția geografică a acestei insule situate în plină zonă tropicală. Această neobișnuită temperatură a apei se datorează curentului venit din Antarctica, deviat de cornul sudic al Africii, curent care apoi își va continua lent drumul ca să facă joncțiunea cu marele curent ecuatorial format în golful Guineii.

Pentru niște păsări tropicale cum suntem noi doi, e rece...

Și totuși trebuie să căutăm sub apă, cu arbaleta, hrana noastră cea de toate zilele,. Fiindcă macrourile au cam început să părăsească radă, ademenindu-i după sine și pe pescarii

localnici.

Sidi s-a ținut de cuvânt. În ziua fixată, balenierele aflate în reparație au fost puse la apă și *Marie-Thérèse II* le-a luat locul. Marea, deosebit de calmă de când am sosit, a avut amabilitatea să-și amâne mica ei criză periodică de proastă dispozitie, căci fără bunăvoință ei nicio scoatere pe uscat nu e posibilă aici, la Sfânta Elena: navele sunt nevoite să aștepte ca totul să reintre în ordine, ca domnia-sa să se liniștească definitiv, iar macaraua să poată funcționa. Acționată de vreo zece oameni, ea o ridică pe *Marie-Thérèse II* încet, încet de tot.

Cât durează operația, Henry și cu mine rămânem pe punte, cu inima cam strânsă, pentru că nu-mi place deloc să-mi văd nava atârnând așa, agățată de un cablu de oțel, oricât de gros ar fi el.

În sfârșit, după un ceas, *Marie-Thérèse II* se odihnește pe dana de descărcare, proptită în patru pontili.

Nu stăm cu mâinile în sân: până seara, toate filele de bordaj suspecte sunt smulse. Henry abia dacă-și venea în fire:

— În loc să-mi povestești mereu de *Snark* ca de un vas miracol, putred, ciuruit și totuși în stare să plutească, zău că nu era nevoie să te duci cu amintirile atât de departe. Zi-mi acu și mie, cum de-ai îndrăznit să navighezi pe hârdăul ăsta al tău?…

În sinea mea, mă întreb și eu cum de-am rezistat la furtunile din preajma Capului cu aceste cinci file de bordaj din mucava. Ah, dacă aș fi știut atunci când o construiam ce știu acum, ar fi existat straturi peste straturi de creozot, de petrol, ba chiar și sare gemă introdusă în mici găurele forate în partea de sus a coastelor. Nu încape îndoiala, putregaiul e adversarul cel mai cumplit al unui vas din lemn. Mai mult decât un adversar: e un dușman hidos, perfid, căutând să pătrundă pretutindeni unde pensula cu vopsea nu va mai ajunge niciodată, în rosturi, în părțile cele mai secrete ale cocii, acolo unde nu-i aer și nici lumină.

„Șmecheria” cu sarea gemă la capetele coastelor am învățat-o la Cape Town. Se pare că a descoperit-o un american, pe vremurile eroice ale marinei cu pânze; omul a constatat tendința pe care o au capetele coastelor de a putrezi, odată așezată puntea pe ele. Pentru a preveni putrezirea, i-a venit ideea să practice câte o gaură verticală, adâncă de câțiva centimetri, în

capul fiecărei coaste și s-o umple cu sare gemă (cea de mare e prea hidrofilă).

De asemeni, se pare că pe marile vase cu pânze, acum aproape dispărute, nimeni nu stătea să-și piardă timpul cu înlocuirea pieselor de șarpanta atacate de putregai. Să schimbi o filă de bordaj nu-i complicat. Când însă e vorba de varange, de chilă sau de etravă, lucrurile se modifică radical.

În asemenea cazuri, o mică lădiță era montată pe partea contaminată, umplută cu sare gemă și apoi închisă. Umezindu-se, sarea acționa ca un medicament în doză concentrată, blocând progresia altminteri ireversibilă, a putreziciunii.

Din fericire, nu erau decât cinci file de bordaj de înlocuit.

Ar fi putut să fie mult mai multe! Coasta era intactă, așa că treaba n-avea să ne ia prea mult timp. Toate părțile dezgolite au fost spălate cu apă din belșug, frecate și curățate cu peria. Aerul extrem de uscat al insulei va face ca lemnul să se zvânte rapid, permițând creozotului să pătrundă în adâncimea fibrei. Cei doi galborzi (filele cele mai apropiate de chilă) fiind îndepărtați, atât grinda chilei, cât și baza varangelor vor putea fi și ele tratate cu creozot. De data asta, *Marie-Thérèse II* va scăpa doar cu câteva săptămâni de spitalizare.

Era și timpul!...

La muncă! Ziua a doua a fost consacrată trasării primei file și decupării ei meticuloase, rezervându-se o mică marjă de siguranță de jumătate de milimetru în plus față de linia trasă cu creionul.

Odată terminată prima filă, adică debitată și gata de a fi bătută în cuie, am preferat să mai aștept ca să las coastele să se usuce cât mari bine; în acest scop am folosit lampa de benzina, a cărei flacără am plimbat-o, câteva zile în șir, peste toate porțiunile dezvelite. Era absolut necesar cu lemnul să fie perfect uscat, condiție indispensabilă pentru impregnarea cu creozot.

După o săptămână de asemenea tratament, *Marie-Thérèse II* era preparată să-și primească prima filă. A fost chestie de o zi. Am început cu fila cel mai ușor de pus ca deprinderea să vină treptat... Strânge-rosturi, pene de lemn, șipci și câteva vorbulițe

adecvate au intrat în acțiune și fila și-a luat locul fără proteste prea mari.

După două săptămâni, coca își recăpătase aspectul obișnuit.

Am lucrat în tihnă, fără să stricăm nimic nici pe navă, nici în delicatele noastre făpturi… dar peștii-papagal începuseră să ne iasă pe nas. Dintr-ăștia, câți vrei în apele Sfintei Elena.

Dimineața, în chip de înviorare, un plonjon în apa rece: papagali, numai și numai papagali. Împușcăm doi, de talie respectabilă, pentru gustarea noastră matinală.

Pe la unsprezece, urc la bord și pun cratița cu orez pe foc. După aceea, sărim amândoi în apă, unde căutăm în van ceva de mâncat. Peștii-papagal mai că ne ciupesc labele de cauciuc. Îi ignorăm. Atunci, vin s-o facă pe paiațele la un metru de harpoanele noastre. Îi disprețuim. Vrem altceva. Ne-am SĂTURAT de pești-papagal! Am devora cu plăcere chiar și o murenă plină de oase, fie ea și crudă. Orice, numai nu pești- papagal!

Pînă la urmă n-avem încotro, munca-i munca, dar mai trebuie să și mâncăm. Și șase imbecili de papagali sunt harponați cu turbare.

Ședința se repetă pe la cinci după-amiază: ne așteaptă cina și doar n-o să deschidem o cutie de conserve într-o insulă atât de bogată în pești!…

Comedia asta avea să dureze o lună întreagă, cât timp *Marie-Thérèse II* s-a aflat pe cheu. Și încă o săptămână după lăsarea ei la apă, pentru că, vai! de trei ori vai! macrourile o întinseseră în larg.

Zilele se scurgeau așa cum știu ele s-o facă pe Sfânta Elena: senine. Apoi a venit Crăciunul. Un Crăciun calm și vesel, ca probabil toate în acest colț de lume.

După sărbători, un eveniment: *Jeanne-d'Arc* și *La Grandiere* au poposit pentru trei zile în rada portului. Trei zile de sărbătoare pentru localnici, trei zile fructuoase pentru insulă.

Cândva foarte frecventată de vasele care înconjurau Capul Bunei Speranțe. Sfânta Elena a căzut în desuetudine de când Canalul de Suez oferă navelor un drum mai scurt și mai puțin costisitor.

În zilele noastre, economia Sfintei Elena e legată, pe de o

parte, de prețul agavelor pe piața mondială, pe de altă parte de navele care consimt să facă aici escală. Prețul agavelor fiind coborât și vapoarele foarte rare, insula trăiește la relanti, izolată, dar lipsită de griji grație subvențiilor guvernamentale, a filosofiei locuitorilor ei și a soarelui Tropicelor...

Ca atare, vizita celor, două nave militare va fi adevărată mană cerească. Vor fi vândute sumedenie de suveniruri: șiraguri de mărgele, cochilii colorate, acuarele, tișlaifere, suporturi pentru pahare, etc... Toate automobilele, transformate în taxiuri, vor plimba echipajele pe șoselele insulei (de alt minieri excelente) și timp de trei zile peste Sfânta Elena va sufla un vânt nou.

Ghinionul a vrut însă ca la întâlnire să fie prezentă și ploaia: o ploaie fină, pătrunzătoare, care s-a pornit exact în ziua sosirii celor două nave-școală și a încetat ca prin minune în momentul plecării lor!

Aud și astăzi, cu o strângere de inimă, această reflexie a unui ofițer de pe *Jeanne:* „Napoleon n-a murit de moartea sa, l-au asasinat englezii întemnițându-l în acest iad de burnițe și pâcle.“

Când mă gândesc la clima dulce de aici, la aerul uscat și proaspăt, fără furtuni, fără izbucniri de vânt, e de-a dreptul extraordinar când din rațiuni de neînțeles, dar foarte rare, chipul zeilor locali se posomorăște. Oh, nu! Napoleon n-a fost, asasinat. În orice caz, nu de clima de pe Sfânta Elena.

Personal, contactul cu compatrioții mei marinari și calda lor ospitalitate au făcut din sejurul *Jeannei* și al *La Grandi-erei* o sărbătoare care a durat trei zile. Călăfătuirea va fi terminată mai târziu...!

Viitorii ofițeri de marină au manifestat cel mai viu interes pentru această mică surioară pe care o vedeau cocoțată pe cheu și nava mea i-a văzut adesea în cabina ei, așezați pe banchete cu câte o ditamai ceașcă de cafea, trăgând din bunele și bătrânele *gauloises*[33]*,* al carei gust îl și uitasem aproape.

Interesul ofițerilor, chiar dacă nu o ocolea pe *Marie-Thérèse II* se concentra mai cu seamă asupra tandemului „navă-om”, într-o manieră concretă, fără-echivoc:

[33] Veche și tradițională marcă de țigări cu tutun negru, cum ar fi la noi țigările „Mărășești“. (N.T.)

— Veniți astăzi să prânziți la bord. Vă luăm chiar acum. De altfel, careul vă este oricând deschis. Luați-vă și tabelele de navigație, deoarece se pare că ați avut niscaiva încurcături cu metoda pe care o folosiți. O să aruncăm împreună, o privire. (Bineînțeles, subiectul „navigație” fusese deja abordat în cabina *Mariei-Thérèse II!)*

O masă simpatică, prietenească, cu o veselie tipic franceză.

Emoție de a mă găsi, fără tranziție, în Franța, când, de fapt, eram la numai câteva sute de metri de o mică insulă britanică, în plin Atlantic.

Cursul de navigație merge strună: de altfel, eram copt ca să profit din plin de aceste lecții și să pricep în sfârșit (niciodată nu-i prea devreme!) utilizarea misterioaselor grafice ale lui Neufville.

Mi-a fost explicată și metoda lui Dieumegard, operațiune care mi-a reamintit un pic modul în care erau încastrate filele de bordaj în coca *Marie-Thérèse II:* eram susținut de doi ofițeri de pe *La Grandiere* care, ca și cum aș fi fost fila reticentă, mă îndesau progresiv, bine netezit în prealabil, țintuind pe măsură ce treaba înainta. În câteva minute „fila Bernard“ era ajustată! Mulțam, *La Grandiere!*

— Elevii-ofițeri nu sunt autorizați să utilizeze această metodă. Au ținut să-mi precizeze noii mei amici. Vă dați seama, ar fi mult prea simplu! După ce o să dobândească două-trei trese, n-au decât să facă ce poftesc, dar până atunci școala-i școală! Cum stați cu hărțile?

— Hm… destul de bine.

— Haideți totuși să aruncăm o privire împreună…

În urma „privirii împreună” este decis în unanimitate că aș putea fi „un pic mai bine echipat”, fapt pentru care îmi petrec o zi întreagă trăgând calcuri, ajutat de un timonier șef cum nu se poate mai amabil. Ca din întâmplare, apar și niște dublete pe care sunt invitat să le accept fără mofturi!

În prezent, sunt perfect echipat sub raportul hărților, dacă-mi e permis să folosesc această expresie care, de fapt, nu face parte din vocabularul marinăresc. La bordul unui mic velier nu poți fi niciodată perfect echipat. Ca să ajungi la așa ceva ar trebui să-ți petreci întreaga viață într-un port, ca după aceea să constați că ai nevoie de o navă mult mai mare ca să poți îmbarca

tot ce-ai adunat.

Doctorul Aury, medicul șef de pe *Jeanne,* având și misiunea de a efectua cercetări științifice, s-a ocupat personal să niveleze câteva deplorabile lacune din echipamentul de prim-ajutor al navei și din cunoștințele medicale ale căpitanului ei.

Doctorul Aury este un prieten personal al lui Bombard[34] și un pasionat a tot ce se referă la supraviețuirea pe mare.

Am petrecut aproape două ceasuri în cabina lui, din care am ieșit posesor al unor notițe folositoare și cu principalele noțiuni în legătură cu modalitățile de a salva netrebnica mea piele în cazul în care un accident grav m-ar reține în mare mai mult decât s-ar cuveni să stau. Printre altele, am aflat, de pildă, că nu trebuie să consum plancton colorat, acesta putând conține o teribila otravă care paralizează sistemul nervos.

După plecarea *Jeannei* și a *La Grandierei,* călăfătuirea a fost terminată. Nu-mi rămânea decât să smolesc filele de bordaj și să aplic două straturi de vopsea submarină, după care să pun nava la apă.

Henry a ridicat ancora. Escala durase destul. Urma să ne reîntâlnim pe insula Ascension, la Trinidad, sau poate în infern.

Curând, trinchetinii gemeni ai *Wandei* au dispărut, purtând micuțul velier spre noi țărmuri, mereu mai depărtate.

Marie-Thérèse II s-a întors în elementul său, două zile mai târziu, exact la timp ca să nu rămână încă o lună pe cheu, pentru că o zi după coborârea ei la capătul cablului de oțel, marea a început să se agite. Nu era faimosul resac de care vorbesc instrucțiunile nautice, dar cu valurile existente lăsarea la apă era prea riscantă din cauza stâncilor învecinate.

Așa-i în viață, nimic nu-i perfect! nu trece o oră și aud cum bolborosește apa în cală, zgomotul ăsta nesuferit tuturor navigatorilor... Apa a și atins podeaua cabinei! Să fie un defect de călăfătuire? Cu neputință, am făcut totul încet și bine. Sau poate s-au îndepărtat puțin filele după ce am uscat bordajul? Ar fi mai probabil, deși am chituit toate fisurile posibile ale cocii. Atunci?"

---

[34] Alain Bombard, medic de marină, a traversat prin anii ’60, Atlanticul într-o barcă pneumatică, fără motor și fără provizii, demonstrând posibilitatea supraviețuirii în caz de naufragiu. (N.T.)

Noaptea mi-o petrec pompând din oră-n oră. În schimb, am reușit să localizez, din interior, în dosul unei coaste, o importantă cale de pătrundere a apei.

În zori, echipat cu ochelarii subacvatici, inspectez coca. Îmi trebuie mai bine de un ceas de explorări ca să descopăr, în sfârșit, cauza infiltrației.

Și acum, o, cititorule, fii îndurător, nu citi ceea ce urmează și întoarce repede pagina. Mi-e prea rușine… Pur și simplu am uitat să bat un dop într-o gaură pe care tot eu o sfredelisem în acest scop. Noroc că am descoperit-o și am deșcoperit-o plimbându-mi capul prin dreptul părții suspecte și simțind deodată cum părul îmi este aspirat. Mulțumesc, Asie milenară!…

Înarmat cu o șurubelniță și cu niște bumbac de călăfătuire etanșez locul, operațiune simplă, după care aplic un pic din mixtura mea argilă-ciment-ipsos, pentru ca gândacii de mare din Antile să nu-mi mănânce bumbacul înainte de a se apuca să roadă lemnul.

O ultimă inspecție submarină a cocii. Este exact de ce mă temusem: în ciuda precauțiilor luate și a bandajelor utilizate, sapanele din cablu de oțel, folosite pentru a o ridica pe *Marie-Thérèse II* din mare și a o repune, au deteriorat în trei locuri stratul protector de vopsea.

Înfig, pe jumătate, câteva cuie de tapiserie din aramă în locurile rămase dezgolite, apoi aplic faimosul amestec. Acum carena mea e la adăpost de viermii marini.

Principala sursă de pătrundere a apei. E lichidată, să nu mai vorbim de ea. Totuși, nițică apă continuă să pătrundă prin mici fisuri ale cocii. E un lucru la care trebuie să te aștepți când o navă din lemn rămâne șase săptămâni afară din apă, mai ales într-o zonă atât de uscată cum e Sfântă
Elena.

Sacul cu rumeguș e scos pe punte și grație câtorva cutii din prețiosul remediu nicio picătură de apă nu se mai infiltrează în nava mea.

Acum, totul e pregătit pentru următorul salt: insula Ascension. Înainte însă, aș vrea să cunosc mai bine Sfânta Elena, pe care am vizitat-o prea puțin în decursul acestei lungi escale, nevoit fiind să-mi consacru timpul reparațiilor cerute de *Marie-Thérèse*

//. Câteva zile la rând prietenul meu, doctorul Ocorski, medic în serviciul Guvernului, m-a luat cu el în vizitele pe care trebuia să le facă în interiorul insulei; peste tot, verdeață, flori, miresme. E uluitor cum se schimbă peisajul o dată cu altitudinea. Sus, pe podiș, deși ploile sunt sărace, e numai verdeață. Plantele știu să absoarbă umiditatea prin frunze, ca apoi s-o dirijeze către rădăcini unde, odată ajunsă în ultimele terminații, va întâlni sărurile minerale hrănitoare ce vor fi dizolvate înainte de a urca, împreună cu seva, către lumină.

Amicul meu Ocorski este posesorul unui pickup, al unor discuri și câtorva fotolii confortabile în care poți asculta respectivele discuri. Mă gândesc că ceea ce-mi lipsește la bord ca să mă simt „ca acasă” e un mic pickup pe baterii (există oare?) și o colecție de microsioane. Pentru această achiziție voi munci data viitoare, în Venezuela sau altundeva. În fond, nu asta-i important!

Mă gândesc, de asemeni, la ultima scrisoare a lui Joyce și la răspunsul meu: „De acord, ne întâlnim la Trinidad.”

În ajun de plecare, mă simt împăcat, pe deplin împăcat.

Capitolul IX
SFÂNTA ELENA – ASCENSION: 700 MILE

22 ianuarie 1958. Alizeul suflă slab, dar nu mă plâng. Mai mult ca orice, îmi place să ies în larg pe timp frumos, iar în materie de timp frumos ziua de azi e fără egal. Și totuși, mă încearcă o părere de rău… o stare pe care n-am avut curajul să mi-o mărturisesc înainte de a părăsi Cape Town-ul. Pentru prima oară

de când navighez un simțământ de vinovăție e gata-gata să întunece această zi luminoasă, care ar fi fost perfectă dacă aș fi avut alături o ființă dragă căreia să nu-i fie teamă de acest gen de viață.

Și tot pentru prima oară mă simt singur pe mare. O solitudine pe care n-am resimțit-o nicicând, odată ancora desprinsă. Pe uscat, da uneori. Pe mare, niciodată.

„Haide-haide, bătrâne, scuturã-te! de altfel, zarurile au fost aruncate. Nu i-ai dat întâlnire la Trinidad? Atunci, de ce să-ți faci sânge rău pe o zi atât de frumoasă?“

Hotărât lucru, azi *Marie-Thérèse II* e plină de drăgălășenii față de mine: nu-i stă deloc în obicei să-mi vorbească așa. Să fi devenit mai înțelegătoare de când am trudit ca un rob pentru ea pe cheul de la Sfânta Elenă?

La trei ore după plecare, Sfânta Elena s-a șters aproape complet din vedere; un văl diafan de pâclă, nebănuit când mă aflam pe uscat, dar care se pare că există în permanență la aceste latitudini, s-a interpus între insulă și vasul meu.

La bord, rutina s-a reinstalat: trinchetinii gemeni sunt ridicați de îndată ce m-am îndepărtat suficient de pământ, pentru ca vântul să devină constant.

Marie-Thérèse II dă azi dovada de o mărinimie neobișnuită: nici cel mai mic reproș pentru că am uitat să instalez la capetele tangoanelor scripeți pentru întinderea celor două focuri de rezervă care să mãture aproape suprafața apei, după sistemul lui Henry.

Ca întotdeauna, cârma automată a lui Marin Marie face minuni. Cum poate funcționa cu un vânt atât de slab? N-ar fi exclus să fie datorită ideii lui Henry, aceea a unei cârme compensate prin prelungirea safranului în partea dinspre prova axului și în porțiunea lui inferioară.

Arunc o privire în cală: niciun pic de apă, rumegușul a făcut treabă bună. În fond, viața e frumoasă și pacea se instaurează din nou în această mică lume plutitoare ce se îndreaptă spre nord-vest, către o altă mică lume purtând numele de insula Ascension. Treziți-vă, așadar, o, divinități adormite, altminteri îmi va trebui o lună înainte de a lăsa iarăși să cadă ancora velierului meu, printre toate celelalte vase aflate la odihnă în fața plajei de

la Ascension!

Marea însă doarme dusă. La fel și alizeul. Doar în prima parte a nopții răsuflarea lui parcă se mai accelerează un pic.

Mistere stranii ale Oceanului! Ai zice că o frontieră invizibilă separă partea ce se întinde la sud de Sfânta Elena de tot ce e în nordul său imediat: între Cape Town și Sfânta Elena am navigat sub un cer complet acoperit și pe o mare ternă, fără pești, fără alte păsări în afara petrelilor și a câtorva albatroși.

Aici, ceva mai la nord, chiar a doua zi după plecare, peștii zburători și-au și făcut apariția. Aripioare scânteietoare sub un soare cald și radios, ei își iau zborul, la început în mici grupuri dispersate, apoi, după câteva zile, în stoluri compacte de câte o sută de zvârlugi argintii, arcuindu-se sub un cer senin, de un albastru intens, culoarea tropicelor, ce pare să transmită mării un soi de viață intimă, liniștită și odihnitoare.

Împărăția peștilor zburători e și aceea a delfinilor, prietenii omului și ai navelor. Încrezători și veseli, zburdă în jurul velierului aidoma unei cete de copii puși pe pozne și giumbușlucuri: bai să vedem, care sare mai sus, se răsucește de mai multe ori și face, căzând, cel mai mare pleosc!

Spectacolul durează între cinci și douăzeci de minute. Îi zăresc venind de departe, în salturi lungi, tăindu-mi calea.

Ajunși în dreptul navei, schimbare de direcție, și întreaga gașcă își escortează sora cea mare cu năzdrăvănii de copii care au dat peste o jucărie nouă. Pe urmă, odată joacă încheiată, își văd de ruta lor inițială, ca uneori să apară în timpul nopții.

Această primă vizită a delfinilor m-a făcut să mă gândesc, rușinat, la harpoanele pe care le-am fabricat, Henry și cu mine, înaintea plecării din Cape Town…, monstruoase scule ucigașe, concepute special pentru ei, ca și la discuția pe care am avut-o pe aceeași temă:

— Sper că-n căpățâna ta plină de câlți a pătruns ideea că fiecare cutie de conserve înseamnă o serioasă cantitate de muncă, deci de prostituare prin porturi. Iar lucrurile, stând așa, mai bine să comitem un mic păcat căsăpind din când în când câte unul din delfinii tăi ca să evităm astfel, pe cât posibil, prostituarea noastră în primul port. O sută de kile de haleală atârnată la uscat pe sarturile tale nu te face să salivezi de pe

acum? În plus, cel ce a zămislit Cerul și Marea, nu și-a dat oare osteneala să-i informeze pe primii noștri strămoși că au voie să dispună de tot ce e viu pe lumea asta?

— Așa o fi, Henry, dar delfinii sunt niște adevărați prieteni. Fără tovărășia lor mă întreb cum aș fi rezistat pe vremea musonului din Oceanul Indian. Vei înțelege, poate, într-o zi, ceea ce mă strădui să îndes în țeasta ta la fel de plină de câlți ca și a mea.

— *You stupid French bastard.!* Mai bine ai mărturisi cinstit, erau prea mari pentru tine. N-ai să mă faci să cred că având moaca pe care o ai și bântuit cum ești de *o* flămânzeală cronică ai fi șovăit să omori un delfin oarecare. Mai cu seamă pe Oceanul Indian, unde nu haleai decât orez și sardele în ulei!

Această discuție am reluat-o cu Henry când ne-am revăzut pe insula Ascension.

— Ei bine, Henry, ai văzut delfini ori s-au menținut la o distanță prudentă de vasul tău împuțit?

— Sigur că am văzut, și încă mulți. Ceea ce mă miră e că s-au apropiat de troaca ta, fiindcă delfinilor le place viteza! (Henry, care a profitat de un vânt mai bun, n-a făcut decât șapte zile în timp ce eu am avut nevoie de aproape nouă.)

— Și… ce gust au delfinii?

— N-am încercat. *Too friendly*[35]*…*

La 26 ianuarie, *Marie-Thérèse II* parcursese 260 de mile pe o linie care trebuia s-o situeze la circa 50 de mile est de Ascension, asta, din cauza curentului de vest care, potrivit instrucțiunilor nautice și, mai ales, hărților marine, se face puternic simțit în această zonă. Calcularea poziției zilnice nu mai prezintă niciun fel de dificultate, soarele fiind vizibil pe tot parcursul zilei. Doar o ușoară pâclă îl mai ascunde puțin în zori și la crepuscul..

Asemeni cuiva care a învățat o șmecherie cu cărțile de joc, deosebit de isteață, și se distrează repetând-o din două în două minute extaiindu-se de fiecare reușită, tot așa și eu ochesc întruna soarele cu sextantul, din prima clipă a apariției sale. Apoi, mă refugiez în cabină și, manipulând cu o dezinvoltură

[35] Prea prietenoși (în engleză în textul original). (N.T.)

crescândă admirabilele tabele ale lui Neufville, trasez, cât îi ziulica de lungă, drepte de înălțime ce pierd din aspectul lor miraculos pe măsură ce timidele tatonări ale primei zile fac loc totalului automatism al mâinilor mele întorcând fără ezitare paginile pentru a pune vârful creionului exact în punctul care-mi dă, concomitent, dreapta și azimutul.

Când mă gândesc cât timp mi-a trebuit ca „să mă prind”…

Păsările tropicelor își fac și ele apariția. Încep cu vizita matinală a doi faetoni-cu-coada-albă, specie dintre cele mai cunoscute după „goeleta albă” din arhipelagul Chagos și Cargados-Carajos.

După ce au dat câteva roate deasupra navei, încearcă să se așeze pe vârful catargului. „Prea mare balansul acolo sus, amicilor; au încercat și alții, dar tot în zadar.” Adevărul e că numai cineva care s-a cățărat în vârful unui catarg, chiar și pe o vreme foarte frumoasă, știe cât de tare te poate bălăbănii!

Încă două-trei ture în jurul navei, urmate de un ultim pasaj razant, și cei doi faetoni-cu-coada-albă virează, spre Sfânta Elena. N-aveam să mai văd alții până la escala următoare.

Deși întru totul asemănători faetonilor din Oceanul Indian, cei din Atlanticul de Sud nu mi se par mari călători, spre deosebire de primii, care au întovărășit-o pe *Marie-Thérèse* timp de mai bine de două luni, din nordul Sumatrei până la Chagos.

Apar însă alte păsări să-i înlocuiască pe cei doi dezertori: sunt micile și gălăgioasele rândunici de mare; sosesc în stoluri cam de două ’duzini, stârnind o harmalaie ce-ar trezi și morții, apoi, odată curiozitatea satisfăcută, pleacă să ciripească mai departe, amintindu-mi un proverb chinezesc: „Cele mai mici păsăruici sunt și cele mai zgomotoase”.

În schimb, ’corbii de mare, atât de vorbăreți în împrejurimile Cape Town-ului, sunt aici mult mai potoliți, ba aș zice chiar muți de tot. „Se vede treaba că pescuitul nu-i la fel de grozav între Sfânta Elena și Ascension ca în zona Capului și de aia aveți aerul ăsta scârbit și refuzați să vă jucați cu mine. Duceți-vă atunci la Cape Town, e plin de sardele pe-acolo! Vă temeți de călătorie? Ah! am priceput! Nu vă place frigul. Nici mie. Ceea ce dovedește că avem ceva în comun." (Mi-am dorit întotdeauna ca iadul să nu

fie rece. E drept, se spune c-ar fi fierbinte, dar tot mă încearcă niște îndoieli!…).

Nu-i bine să iei în derâdere lucrurile sfinte când totul din juru-ți e atât de plăcut, exceptând, bineînțeles, vântul care se pune prea des pe dormit. Din păcate, nimic nu-i cu adevărat perfect, iar când se întâmplă să fie totuși așa – cum e cazul zilei de azi – găsești chiar și atunci motiv să cârtești împotriva divinităților prietene.

Și ca să-mi dovedească, pe de o parte, că totul e desăvârșit și, pe de altă parte, că nimic nu e, aceleași divinități îmi șoptesc la ureche că e o zi ideală pentru o mică ascensiune în vârful arborelui principal și că de-acolo aș putea contempla, de pildă, spectacolul veșnic nou și mereu emoționant al celei mai frumoase nave din lume, văzută de sus, trasând după sine, fără nimeni la cârmă, siajul celor trei noduri pe unda calmă a Atlanticului. Căci ambarcația mea e cea mai frumoasă din lume, așa cum e *Wanda* în ochii lui Henry sau *Kurun* în cei ai lui Jacques-Yves Le-Toumelin…

Și iată-mă în vârful catargului. Oh, zeități perfide, n-ați putut adăsta până ajung în Antile ca să-mi dați lovitura asta? Arborele meu principal e putred în vârf! Nu înjur. Nu blestem. Mi-e doar silă, silă până-n străfundul măruntaielor mele. Aproape că aș fi vrut să pot plânge, m-ar fi răcorit probabil. Dar nu, sunt aici, în vârful catargului, sfârșit, știrbit, cu o teribilă dorință să vomit.

Mă las încet în jos, strângând între brațe lemnul acesta putred, pătrund în cabină, mă prăbușesc pe pat. Dacă aș avea-o pe Joyce alături, ea ar fi găsit cuvintele care să mă îmbărbăteze. Mi-ar fi spus, de exemplu: „Toate astea nu-s grave: ba-i chiar un noroc, pentru că tot te plângi mereu că *Marie-Thérèse II* are velatură săracă. O să găsim împreună un catarg pe cinste în Antile, mai înalt, nou-nouț (firește, pe nimica toată!) și te voi ajuta să croiești și să coși o velă superbă și mare ca să-i faci podoabă. Vezi cât e de simplu?"

Eu însă mă simt singur, cumplit de singur, în fața acestui catarg care împunge cerul și pare că-mi spune: „Băiețică, ai căpătat ce-ai meritat: de câte ori te-ai gândit la întreținerea mea? O dată când m-ai fabricat, impregnându-mă cu ulei de in și încă o dată, înaintea plecării din insula Mauritius, când mi-ai

trântit un strat de vopsea ieftină, și de atunci? Zero! N-ai remarcat niciuna din crăpăturile care mă străbăteau? Ai avut grijă să impregnezi cu sare puntea și coca navei tale la fiecare escală, dar nu te-ai gândit o clipă să mă badijonezi și pe mine cu ulei de in, măcar din șase în șase luni, ca să mă păzești de putregai. Meriți pe deplin ceea ce ți se întâmplă!"

O merit sau nu, dar-azi mi-e silă, mai tare chiar decât atunci, la Cape Town, când am descoperit putregaiul din bordaj. Pentru că, brusc, mă fulgeră un sentiment atroce: „*Nu mai am încredere în propria-mi nava.”*

Îmi dau seama acum că fușereala de pe insula Mauritius o voi plăti, puțin câte puțin, șiță cu șiță, și că cei doi ani petrecuți în Africa de Sud, trudind ca un ocnaș ca să mă pot consacra ulterior unor îndeletniciri care-mi plac, n-au slujit la nimic. Că viața liberă la care am tot visat nu va fi niciodată o viață liberă. Nu cu această navă, în orice caz, nu atunci când îți petreci tot timpul, în fiece port, făcând reparații capitale ca să menții în viață o cocă ce se duce, treptat, treptat, acolo unde se duc crabii morți…

Ziua aceasta m-a marcat. M-a marcat pentru că am și început să visez la viitoarea mea navă… O navă solidă, minuțios prezervată împotriva putreziciunii, impecabilă. O navă pe, care s-o iubesc cu adevărat și care să mă lase să-mi trag sufletul.

Mă gândesc la ideea pe care mi-a sugerat-o Bardiaux, pe când ne aflam pe insula Mauritius, aceea a unei ambarcații din oțel inox. Mă surprind croindu-i planurile: nouă-zece metri lungime, compartimente etanșe, rezervoare de apă și casete pentru provizii sudate direct pe cocă, pescaj redus ca să poată pătrunde aproape peste lot, o chilă suficient lestată ca nava să se poată redresa în cazul răsturnării ei de către un val deferlant.

Da, o navă construită o dată pentru totdeauna, cu o fantastică investiție de muncă, cu eroice privațiuni, cu o cheltuială de energie care să te lase fără suflu, odată treaba terminată. Dar rezultatul ar fi o locuință plutitoare care să reziste până la sfârșitul zilelor mele în schimbul unui efort de întreținere minim, îngăduindu-mi să mă consacru din plin lucrurilor care-mi plac, fără să fie imperativ necesar să mă prostituez de cum intru într-un port.

Nimic mai firesc ca un marinar să afecteze o parte din timpul

său „celei mai frumoase nave din lume“. E chiar necesar și din punct de vedere moral, și din cel sentimental; o navă nu este numai rezultatul unor operațiuni de tâmplărie. În ansamblul cocă-greement-vele există și altceva decât lemnărie, cabluri de oțel și pânză. O navă posedă o personalitate și – să îndrăznesc, s-o spun? — un suflet. Orice navigator percepe acest suflet la simplă vedere a vasului său, fie că acesta doarme liniștit la capătul lanțului aurorei, fie că navighează, tăindu-și drum spre linia orizontului.

O navă din oțel inox... întreținere aproape deloc, cheltuieli așijderi, odată lansată la apă și echipată cu velatură din fibre sintetice. Inutilă vopseaua exterioară... poate chiar și cea submarină. Există un singur exemplar pe lume, *Seven Seas:* zece la unsprezece metri lungime, inspirat după formele lui *Islander* al lui Harry Pidgeon.

Proprietarul lui, un american, a locuit câteva săptămâni la unul din prietenii mei din Cape Town, în timpul escalei sale în Africa de Sud. Se pare vă era extrem de mulțumit de acest vas care nu i-a pricinuit niciun necaz în timpul turului lumii efectuat parte ca navigator solitar, parte împreună cu soția.

Americanul i-a spus însă amicului meu Moekli din Cape Town: „Mă îndoiesc foarte tare c-am să văd un alt vas din oțel inox navigând prea curând. Construirea lui ar fi îngrozitor de costisitoare, știu ce vorbesc !“

Dar de visat, pot să visez? nu costă nimic și mă mai împac un pic cu gândul că am un catarg putrezit și o navă care începe să mă cam lase..

Ar exista, poate, și o soluție intermediară: o ambarcație din lemn acoperită în întregime – cocă, punte, cabină - cu un strat de poliester. Mai bine însă să așteptăm câțiva ani, până când specialiștii vor pune la punct un produs absolut perfect, care să nu crape cum, din păcate, s-a întâmplat... Se pare, totuși, că anumite tehnici de fabricație au dat rezultate impecabile. Încă scumpe, dar dacă rezultatele sunt cu adevărat ireproșabile, merită, după părerea mea, o investiție suplimentară, chiar una substanțială., Atunci nu va mai fi nevoie nici de vopsele, nici de întreținerea operelor moarte și, dacă din punct de vedere

pecuniar te afli „pe jantă”, poale fi exclusă chiar și vopsirea submarină: o curățare zdravănă cu racleta și peria de sârmă înaintea plecării și... la drum! chit că operațiunea va trebui reluată, din când în când, în plină mare.

Pare neserios? în orice caz, se întâmplă. De altfel, am făcut-o destul de des la bordul *Mariei-Thérèse* în Oceanul Indian, ca să înlătur de pe coca ei nenumăratele moluște, asemănătoare scoicilor comestibile, care își râdeau de cele mai bune vopsele submarine. În schimb, viermii și cariile de mare, adevărate plăgi ale porturilor și golfurilor tropicale, nu se fixează niciodată pe cocă în largul rnării. Cât timp se navighează, totul e perfect din acest punct de vedere.

Marie-Thérèse II își vede liniștită de drum.

27 februarie 1958; iată și primul meu pește pilot. A apărut cine știe de unde și pare fericit de vecinătatea surorii sale mai mari pe care o precedă la câțiva centimetri de etravă.

Să fie oare salutul de bun-venit al mărilor tropicale? Așa se pare, – căci elementele sunt întrunite: un soare de aur, o mare care s-a încălzit simțitor de când am părăsit Sfânta Elena și, drept încununare, pilotul meu vărgat, nu mai lung ca un pieptene de buzunar, venit să-mi arate calea. Se achită de îndatorire fără efort, viteza *Marie-Thérèse II*’ nedepășind trei noduri.

Din ce trăiesc peștii pilot, am aflat. Dar cum dorrn? Mi-am pus adesea această întrebare pe când mă aflam în Oceanul Indian, unde ei mi-au însoțit nava mai bine de două luni, nelipsind niciodată la apelul de dimineață.

Ulterior, citindu-l pe Bornicot, am crezut că aș putea răspunde la întrebarea pe care și-au pus-o, la rându-le, toți cei ce au trăit pe un velier navigând în apele tropicale.

Dacă amintirile nu mă înșală, acolo însă se vorbea de dorade: era lună plină și Bernicot, care se afla pe puntea *Anahitei,* a distins în apă o formă albă, imobilă, mai-mai să atingă coca. Apoi dorada (Bernicot o identificase) a fost lăsată în urmă de velierul care înainta cu câteva noduri. în răstimpul unei jumătăți de minut, *Anahita* a depășit de câteva ori o doradă adormită; era însă aceeași care, când vasul o lăsa în urmă, se trezea, țâșnea ca o săgeată ca să ajungă la prova și-și relua somnul de câteva

secunde lângă bord, protejată de sora ei mai mare cu nume melodios de eventualele pofte ale vreunui vagabond de rechin pus pe rele.

Astăzi fiind aproape lună plină, voi încerca să-l surprind pe pilotul meu dormind lângă bordaj. Firește, nu ca să-l sâcâi, așa ceva nu se face între prieteni, ci doar ca să văd și să observ.

Odată noaptea venită, holbez cât pot ochii, străduindu-mă să-mi descopăr camaradul. Nimic. De fapt, nici nu e de mirare. Să fi fost acolo și tot nu l-aș fi putut diferenția de stropii de spumă aruncați de etravă.

Pentru orice eventualitate, am luat și harponul. Bineînțeles, nu pentru micuțul pilot! Dar cine știe: poate voi vedea o formă albă, lungă de-un metru, odihnindu-se culcată pe apă. Însă, ioc peștișor, ioc doradă…

Până la urmă, mă sui pe bompres și luminez cu lanterna mea învelită în cauciuc marea din fața etravei.

„Vasăzică așa, bătrâne, nu ne e somn? Nici obosit nu suntem? și nici chef să ațipim o clipă? N-avem nevoie de nimic?” Căci dumnealui e tot acolo, pe locul pe care și l-a ales azi când a sosit, la adăpostul valului de însoțire…

Poate că-i prea devreme pentru somn? Mă va distra să verific. Dar, așa cum voi constata în timpul nopții, apoi în nopțile următoare, peștișorul meu pilot își are propria-i tehnică de dormit. E permanent în același loc, ziua ca și noaptea, menținând o viteză egală cu aceea a *Mariei-Thérèse II.*

Evident, cândva doarme totuși. Toate ființele vii dorm, fiecare în felul său: de la câteva luni, într-o groapă săpată în zăpadă, cum e cazul marmotei, lă câteva secunde la iepuri și dorade.

Și atunci, care-i somnul peștilor pilot? o fracțiune de secundă la fiecare fracțiune de secundă? Dacă sunt deștepți, își pot oferi douăsprezece ore de somn zilnic, rămânând în același timp treji douăzeci și patru de ore din douăzeci și patru. Cunosc eu pe unul căruia tare i-ar place să poată face la fel..!

Pe dala de 30 ianuarie parcursesem aproape întreaga distanță care separă Sfânta Elena de insula Ascension. Vreme frumoasă, marea calmă, cerul senin. De câteva zile vântul sufla ceva mai vioi, și la prânz, făcând calculul poziției, stabilesc că mă găsesc cam la cincizeci de mile de Ascension.

Admițând că socotelile mele sunt exacte (dar pe o asemenea frumusețe de timp trebuie să te străduiești ca să obții o eroare), voi vedea apărând piscul Muntelui Verde înainte de apusul soarelui. Dar, așa cum se întâmplă întotdeauna, soarele se culcă fără să fi văzut urmă de pământ.

La unsprezece seara, insula apare în sfârșit, deodată și întreagă, la vreo șase-opt mile depărtare: Cu-cu, eu sunt! *Marie-Thérèse II* e pusă în pană, în așteptarea zilei, pentru că aici nu există far (cum de altfel, nici pe Sfânta Elena). În plus, un banc de nisip cu stânci submarine plantate sub el ca niște colți depășește coastă cu câteva sute de metri spre vest de locul obișnuit de ancorare.

Către orele patru dimineața, derivă și un curent destul de slab ne-a apropiat cu câteva mile și *Marie-Thérèse II* își reia înaintarea pe un calm aproape plat... Veșnica poveste: între două continente, media zilnică e cam de optzeci de mile, și tot ne plângem că nu mergem destul de repede, iar după aceea, îți trebuie ore și ore ca să parcurgi cele cinci sau șase mile care au mai rămas înainte ca ancora să fie aruncată peste bord, în cazul meu în plină zi, sub privirea amuzată a lui Henry.

— Hei! *Bloody Frenchman!* câte zile de la Sfânta Elena?

— Opt și jumătate, *you tramp !*

— Vrei să zici nouă, ca cifră rotundă?

— Bine, bine. Și tu?

— Șapte, puturosule. Ce te-a ținut atâta timp pe mare?

— Lipsă. De vânt. Tu, ai avut parte?

— Nu mai mult decât tine, dar *Wandei* nu-i place să trândăvească.

— Ie-te-te! 0 să verificăm asta pe parcursul următor! -

— Consolează-te: *Phoenix,* care a străbătut în numai cincisprezece zile distanța Cape Town— Sfânta Elena, a avut, nevoie de unsprezece ca să ajungă de la Sfânta Elena la Ascension.

— Cum sunt băieții pe-aici?

— Nu-s răi. Dar toată lumea e extrem de ocupată pe insula asta: americanii cu rachetele lor teleghidate, iar funcționarii de la „Cables & Wireless” cu telegramele. Am da altfel impresia că aceștia din urmă se cam feresc de velierele aflate în trecere: cine

știe ce hârdaie or fi văzut ei perindându-se pe aici! Hai, vino la bord să luăm micul dejun, am harponat câțiva pești suplimentari când te-am zărit sosind.

— Macrouri?

— Nu, ceva cu totul special. Ăștia sunt negri, trăiesc în bancuri compacte și curăță carenele de tot ce s-a prins de ele: moluște și alge. Chiar te previn, mănâncă absolut “totul".

— La fel faci și tu… ca și mine de altfel.

Capitolul X

INSULA ASCENSION: O ESCALĂ PE LUNĂ

Ceea ce caracterizează insula Ascension și o diferențiază de majoritatea consuratelor sale tropicale este incredibilă uscăciune care domnește pe litoralul ei. Singurul clement de verdeață poate fi văzut doar în vârful Muntelui Verde, țancul cel mai înalt al insulei. Restul e numai stâncărâie, alta decât cea pe care ne-o putem închipui: peste tot vezi numai întinderi de grohotiș rotund, pe coastele colinelor, în văi, mărginind drumurile. Niciun fir de iarbă, nici măcar rămășița vreunei plante care să ateste existența unei trecute vieți vegetale. Bolovani, pretutindeni numai bolovani, de-ți vine s-o iei din loc fără zăbavă.

În schimb, larga plajă de nisip alb ce se întinde în stânga și în dreapta debarcaderului, în fața micului grup de clădiri ale Companiei „Cables & Wireless”, îl îmbie pe călător să nu se zorească, să se mai „acomodeze”. Un alt glas susură la ureche, același înțelept îndemn: aici trăiesc mii și mii de *wide-awake*[36], păsări de mare, pe cât de mici pe atât de galăgioase; ouăle lor, judecând după hărmălaia permanentă care domnește la vest de debarcader, acoperă o bună bucată de teren…

Asta a fost și impresia lui Henry, după ce a sosit aici, dar n-a întreprins. Nimic, rămânând o săptămână întreagă să mestereasă în cabină. „Nimic interesant în cotlonul ăsta, exceptârid, poate, Muntele Verde, unde mi-ar place să dau o raită pe jos, de unul singur, însă, mă plictisesc. Îți place umblatul?”

— Da, când e vorba de păduri tropicale… Pe pietre însă și, mai ales când e vorba de urcuș, mult mai puțin,…!

Ne-am înțeles, totuși, să facem împreună o plimbare (sic!) mâine, pe Muntele Verde (10 mile de cățărat!), iar după aceea, să efectuăm și o vizită de curtoazie la „rezervația” *wide-awake-elor* cu o găleată ca să recoltăm ouă.

Odată terminată operațiunea „ouă”, vom trece să le dăm bineț țestoaselor de mare, care în acest anotimp vin noaptea să

[36] Chirighiți sau caragațe (Sterna fulginosa). (N.T.)

depună pe plajă. În felul acesta, mai economisim din conserve…

— Până atunci, hai pe uscat și nu uita să-ți iei pașaportul. Pentru că mister Harryson, – directorul lui.. Cables & Wireless", care are și funcția de guvernator al insulei, ți-l va cere spre încredințare până la ziua plecării.

— De ce să țină pașapoartele noastre până-n ziua plecării, în loc să ni le restituie imediat ce a constatat că sunt în regulă?

— Habar n-am, dar așa stau lucrurile. Am impresia că păsărelele de felul nostru nu inspiră prea multă încredere aici, pe Ascension.

— Adevărul e că cineva care are mutră ca a ta…

— Când o să ți-o vadă pe a ta, îndoielile sale ușor maladive vor face loc unei certitudini nestrămutate!

Montez „puișorul" și o pornim spre țărm. Accesul la debarcader e mult mai acrobatic decât la Sfânta Elena și numai în asemenea cazuri realizezi cât e de bine să posezi o bărcuță ultra-ușoară, lesne de transportat chiar și cu o mână: odată debarcați, "puișorul" e urcat pe cheu, la adăpost de valuri.

Domnul Harryson ne primește, cu amabilitate în biroul său și ne invită pe loc să dejunăm împreună cu familia sa.

O ambianță încântătoare, veselă, foarte „căminul nostru".

Englezii se pricep de minune să trăiască într-un deșert la fel de bine (iar uneori chiar mai bine) ca la ei acasă: totul e consacrat interiorului. Odată intrat într-o casă englezească din colonii, ai impresia că s-a tras o cortină peste tot ce-i dincolo de pereții ei, mai exact, dincolo de gardul grădinii.

Un alt miracol: în această insulă unde apă potabilă se cere parcimonios raționalizată, micuța colonie britanică a găsit modalitatea să întrețină în jurul fiecărei case o grădină verde și proaspătă.

Dacă stau să mă gândesc, epitetele foarte puțin măgulitoare pe care le-am folosit adineaori în legătură cu mutrele noastre respective au fost, totuși, cam excesive, deoarece Harrysonii par sincer bucuroși să ne aibă printre ei. Că majoritatea personalului de la „Cables & Wireless", aparțin și ei clanului nomad ale cărui șederi în același loc rareori durează mai mult de doi-trei ani.

Lucraseră la Ascension și în urmă cu vreo optsprezece ani și

aici se născuse fermecătoarea fată – adică fiica lor – la dreapta și la stânga căreia fuseserăm plasați.

— Pe vremea ultimului nostru sejur, ne spune dl. Harryson, vegetația era deja foarte rară (arunc o privire lui Henry, dar tipul nici nu clintește). Vina o purtau caprele sălbatice care devorau totul. În timpul războiului, ostașii englezi și americani care își aveau garnizoana pe insulă au găsit un paleativ la monotonia existenței: vânătoarea de capre. Se pare că au reușit să le stârpească în întregime pentru că, de ani de zile, nimeni n-a mai văzut vreuna, spre marele avantaj al plantelor care câștiga teren pe coastele Muntelui Verde, așa cum am putut constata sosind recent aici. Măine urmează să plec într-un turneu de inspecție, împreună cu soția și fiica. Doriți să vă alăturați?

Ridic un deget, fericit, de această ocazie care-mi va permite să văd mai de aproape un loc oarecum ciudat, și să nu fiu nevoit să-mi plătesc curiozitatea cu cincisprezece kilometri de urcuș și tot atâția de coborâș, fără un strop de umbră pe tot parcursul drumului.

Henry, deși bucuros și el de această amabilă invitație, pare să regrete cei treizeci de kilometri de marș sub soare și-l cam iau în zeflemea pe chestia asta.

— Fiți fără grijă, ne liniștește domnul Harryson: de mărșăluit o să mărșăluiți; chiar dacă jeepul ne duce până-n vârful muntelui sau pe-aproape, oricum rămân câteva mile bune de mers cu piciorul ca să-mi pot face inspecția. (Iată-l pe Henry consolat!)

Mai încolo, abordăm subiectul „broaște țestoase”. Insula Ascension e celebră pentru marele număr al țestoaselor de mare care vin să depună ouă pe plajele ei. Se pare chiar că majoritatea lor au părăsit Sfânta Elena, mai puțin sigură din pricina populației ei relativ numeroase care, ca pretutindeni unde carnea roșie e rară, n-ar scăpa ocazia să răstoarne pe spate una din aceste enorme femele înainte de a o transforma în niște minunate biftecuri apte să hrănească cincizeci de persoane și să rămână și supliment pentru mâncăi.

Dimpotrivă, insula Ascension a fost întotdeauna o insulă aproape pustie, ocupată numai de cei treizeci-patruzeci de salariați ai firmei „Cables & Wireless” și de o mână de locuitori ai Sfintei Elena recrutați de sus-pomenita firmă. Cu alte cuvinte, ea

reprezenta pentru țestoase asigurarea aproape absolută că se vor putea întoarce în elementul lor în deplină liniște.

Lucrurile s-ar fi putut schimba o dată cu instalarea bazei americane, dar personalul ei primea carnea congelată cu vaporul, dacă nu cu avionul, și țestoasele au fost lăsate în pace, cu atât mai mult cu cât, pentru uciderea uneia, e nevoie de aprobarea Guvernatorului, în speță, a domnului Harryson.

Henry, sosit cu o săptămână înaintea mea și care apucase să afle cu câtă silă au fost eliberate unele autorizații acordate, mi-a recomandat cea mai mare prudentă.

Văzuse just: de cum am abordat acest subiect, o umbră s-a așternut pe fruntea domnului Harryson! Imediat, eu și Harry am și bătut în retragere cu un perfect sincronism: „Să mâncăm broască țestoasă! vai de noi, bineînțeles că nu! Ni s-a întâmplat să mâncăm așa ceva pe Sfânta Elena, dar numai ca să facem plăcere gazdei (minciună sfruntată!).

Gândiți-vă și dumneavoastră, chiar și după câteva ore de la tranșare, carnea bietei ființe mai zvâcnea pe masa de bucătărie! Ce spectacol îngrozitor!" (În sinea mea mă gândeam la cele 50 – 150 de țestoase pe care le expediam lunar pe insula Mauritius și la ospețele cu aceste delicioase bucate îngurgitate pe vremea când eram administrator la „Raphael Fishing" din Cargados-Carajos...) și adăugăm la iuțeală: „Ne-ar fi plăcut să gustăm doar din ouăle lor, se pare că sunt savuroase."

Domnul Harryson își regăsește buna-dispoziție: „Savuroase nu-i chiar cuvântul potrivit. Să zicem, mai curând, că sunt comestibile" (știu, din experiență, că ouăle de țestoasă sunt de-a dreptul infecte, și zău că nu-s un mofturos!) „și dacă vreți cu adevărat să le încercați, aveți mână liberă. Mijlocul cel mai bun de a vi le procura ar fi să asistați la ouat, peste câteva zile, ca să profitați de lună plină. "Țestoasele ouă pe plajă noaptea, fără să le pese cum e luna, lumina ei e necesară pentru a vedea unde le depun.

Ceva mai târziu, Henry avea să-mi spună: „Vezi tu, Bernard, omul acesta cu mână de fier e de fapt funciarmente bun. Din câte am auzit, iubește și respectă tot ce înseamnă viață. Ai remarcat, nu-i așa, pe ce ton ne vorbea de masacrul caprelor sălbatice de pe vremea ocupării insulei de garnizoana anglo-

americană? Sunt convins că dacă s-ar fi aflat aici la vremea aceea, n-ar fi permis niciodată o asemenea hecatombă: caprele au și ele dreptul să trăiască, chiar dacă rad toată vegetația.“

O dată cu cafeaua, problema „Țestoase” fiind rezolvată (așa cel puțin își închipuia domnul Harryson care ne cunoștea prea puțin…), conversația a fost orientată, ca din întâmplare, spre grupul de ornitologi trimiși pe insulă de nu știu care organism britanic să studieze diferitele specii de păsări de mare…

Caragațele reprezintă varietatea înaripată dominantă a insulei Ascension. Destul de micuțe (dar „rele de plisc”), ele ciripesc zi și noapte, în zbor, în cuib, ba cred că și în timpul somnului! Nu se tem de om. și ca să șterpelești un ou e uneori nevoie să-l scoți de sub cloșca lui scandalagie.

Spre deosebire de ouăle de țestoasă, cele de *wide-awake* (în engleză asta înseamnă „veșnic trează”) sunt excelente, în pofida unui foarte ușor gust de pește. În plus, se găsesc cu nemiluita, calitate irezistibilă din punctul nostru de vedere.

Domnul Harryson intuiește despre ce-i vorba, de dala asta însă cu un surâs binevoitor: „Am să vă remit fiecăruia un permis pentru patru duzini de ouă (și pentru ouăle de păsări e nevoie de permis). Nu-i mult, dar aceste ouă nu se pot conserva și ar fi o risipă dacă ați aduna mai multe. În plus, ne spune tot el, localnicii din Sfânta Elena veniți să muncească aici nu sunt autorizați să trimită familiei mai mult de două duzini la fiecare navetă a vaporului. Fără această reglementare, recunosc, cam severă, caragațele ne-ar părăsi și s-ar instala aiurea. Înțelegeți deci că, permițându-vă să luați un număr mai mare de ouă, faptul acesta ar putea trezi invidii. De altfel, așa cum v-am mai spus, ele nu pot fi conservate!

Dacă există un lucru pe care Henry și cu mine îl știm cu precizie, e că ouăle se conservă de minune cel puțin o lună și jumătate, dacă în prealabil s-a avut grijă să li se ungă coajă cu o materie grasă care să astupe porii. Există și alte procedee care permit conservarea lor cu lunile. Chinezii au reușit să păstreze ouăle de rață ani în șir, dar trebuie să recunosc că rezultatul nu-i chiar lucrul cel mai plăcut la gust. Cei care au trăit în Asia și cunosc „ouăle de o sută de ani” îmi, vor da, cu siguranță, dreptate…!

Dar, lăsând la o parte toate aceste considerente tehnice, necredincioșii din noi știu la o adică, să-și amintească perfect textele biblice atunci când ele ne vin la îndemâna… N-a zis oare Făcătorul cerului și al pământului primului nostru strămoș că tot ce înoată, zboară sau umblă pe uscat îi apăr ține lui și urmașilor săi? Firește, orătăniile vecinului aparțin vecinului, nu ateilor! Dar țestoasele. și păsările de mare care-și petrec cea mai mare parte din existență în larg, în ape care nu aparțin nimănui (până la noi ordine!) sunt, în consecință, bunul tuturor.

Și dacă această chestiune părea „clasată" pentru domnul Harryson, ea nu era deloc pentru Henry și pentru mine.

Primul raționa ca un administrator răspunzător pentru bunul mers al insulei ce i-a fost încredințată, noi, ca doi vagabonzi ai mărilor, cetățeni ai Terrei, hotărâți să trăiască (iar ca să trăiești, trebuie să și mănânci, deși anumite spirite posace consideră că-i de ajuns doar să muncești!), fără să le pese de unele legi bizare, nu de ei inventate. Firește, huliganismele sunt excluse!

După cum se poate vedea, și de o parte și de alta domnea cea mai perfectă bună-credință. Esențial din punct de vedere moral. Din punct de vedere practic, esențialul se rezumă la atât: să-părăsim insula având fiecare la bord câte o jumătate de țestoasă și câteva sute de ouă, fără ca gazda noastră să știe. În felul acesta, toată lumea avea să fie fericită.

Îi rog pe cei oare ne vor considera cinici să se pună în locul nostru… iar pe domnul Harryson să ne ierte dacă aceste rânduri vor cădea, cumva, sub ochi. La urma urmei, ce-ar putea să le reproșeze unor băieți care s-au dovedit a fi atât de fundamental cinstiți… cu ei înșiși?

În aceeași seară, în timp ce înfulecam „peștii negri" (alt ceva decât peștii papagal din Sfânta-Elena, dar mai puțin gustoși), schițăm în linii mari viitoarea operațiune „ouă de păsări-țestoase". Va fi nevoie să așteptăm ajunul plecării ca să recuperăm pașapoartele. Apoi, fiecare va umple câte o găleată cu ouă, pe care le vom aduna la apusul soarelui.

Odată ouăle ajunse la bord, ne vor trebui câteva ceasuri ca să le ungem cu vaselină și să le depozităm în cutii de carton (vaselina, spre deosebire de untură, nu schimbă gustul).

După aceea, vizită la broaștele țestoase. Această ultimă

operațiune va fi cea mai delicată: va trebui reperată țestoasa (ușor pe clar de lună), apoi fiecare labă din față prinsă cu un laț; lațurile, la rândul lor, vor fi legate de o frânghie care va sluji la conducerea broaștei până la navă, după metoda pescarilor din Cargados-Carajos.

Este de-a dreptul uluitor cu câtă docilitate o țestoasă de 150—200 de kilograme se poate lăsa dusă în lesă de o bărcuță, odată aflată în elementul său, în timp ce aceeași țestoasă „agățată" pe plajă va remorca fără probleme câțiva oameni deodată, împroșcându-le nisip în față cu asemenea violență încât pot să-și piardă ochii!

Singurul obstacol mai serios va fi traversarea, cu țestoasa la remorcă, a valurilor ce se sparg direct pe plajă. Cu un dram de noroc și repetând operațiunea de două-trei ori sperăm să reușim fără să recurgem la cuvinte din cale afară de buruienoase...

În plus, marea e calmă în acest moment.

A doua zi, la ora fixată, suntem la Harrysoni. Pornim spre Muntele Verde, într-un decor arid și dezolant. Cum poate rezista cineva, trei ani consecutivi, în asemenea locuri?...

Curând însă aveam să înțeleg. Pe măsură ce mașina se apropie de creastă, pantele îți dezvăluie, treptat-treptat, un alt peisaj. Un peisaj pe care ai dori să-l contempli de la răsăritul soarelui până la apusul său. Un spectacol pe care nu mi l-aș fi putut imagina, dar pe care-l mai zărisem cândva: îl văzusem privind luna prin puternicul binoclu de cart al avizoului *Gazelle,* pe care îmi făcusem serviciul militar. Regăseam aceleași cratere, aceleași umbre, același peisaj vulcanic de o infinită tristețe și de o infinită frumusețe, peisajul unei Lumi pustii, separată de cea a noastră de o distanță pe care, la vremea aceea, o puteai străbate doar cu visul.

Înaintea acestei noi revelații nu mă pot împiedica să mă gândesc la stupiditatea existenței pe care o duc: înțeleg acum mai mult ca oricând, în ce măsură sunt robul propriei mele nave, când ar trebui să fiu stăpânul propriei mele vieți. Mă și surprind modificând mental dimensiunile viitorului meu velier din oțel inoxidabil (sau din lemn acoperit cu fibră de sticlă, căci nici prea pretențioși nu-i bine să fim!). Va trebui să fie cât mai mic cu

putință, dar în același timp, cât, se poate de spațios!

Cât mai mic cu putință ca sclavia mea să fie limitată la minimum: o întreținere mai restrânsă, mai puține cheltuieli atunci când va fi nevoie să înlocuiesc sarturile, să cos o velă nouă sau să-l revopsesc. Cât mai mic cu putință ca să poată fi tras ușor pe uscat și lăsat câtva timp așa, dacă locul unde am ajuns e frumos și poți trăi pe daiboj… sau aproape, cum e cazul aici. Dar; în același timp, suficient de încăpător, atât cât îi vor permite dimensiunile reduse, ca să pot înmagazina suficiente alimente și echipament de rezervă, astfel încât să am pace vreme cât mai îndelungată.

Să recunoaștem cinstit, drama acestui mod de viață este că după niște ani petrecuți la bord, ți se cam face lehamite.

În larg, când vremea nu-i prea ticăloasă, existența e splendidă, o guști și o trăiești din plin! Lucrurile se schimbă când ancorezi, când dai peste un colțișor vrăjit cum există atâtea și care-ți șoptește: „Rămâi, băiatule, pune-ți cortul pe plajă sau altundeva… ești liber și când te vei sătura, vei putea pleca fără păreri de rău…“.

Atunci, nava îți cere să te ocupi de ea… Fiindcă o navă e slabă chiar și în golful cel mai adăpostit: îi e teamă de vântul care ar putea-o azvârli pe țărm după ce i-a rupt lanțul ancorei, îi e teamă de celelalte vase care ar putea-o lovi – și din păcate nu se jenează s-o facă –, îi e teamă de maree care-i rod amarele, îi e teamă de putregai, mult mai primejdios în porturi decât în larg. Într-un cuvânt, îi e teamă de Tot.

Prin urmare, la ancoră, vasul e o ființă plăpândă ce trebuie întruna protejată de toate relele cu putință. Lui nu-i poți spune: „Așteaptă-mă cuminte, mă duc la un prieten să stau cu el o săptămână, o lună, o jumătate de an.“

Sau: „Am să-mi instalez cortul pe Muntele Verde ca să pot contempla până la saturație această vale selenară unde nu te pot duce. Dar după o săptămână mă voi întoarce și vom pleca din nou împreună. O săptămână, poate o lună…“

Ori: „Te părăsesc, habar n-am pentru cât timp, pentru ca un amic care-i comis-voiajor îmi propune să traversez cu el Africa de Sud în mașina lui cu rulotă; să fii cuminte în timpul absenței mele care risca să fie lungă, deoarece înapoi va trebui să mă întorc cu

autostopul. Și nu scânci, pentru că la înapoiere am să-ți aduc o bijuterie: un trinchetin din dacron sau niște sarturi din oțel inoxidabil.“

Din păcate, nu-i pot spune nimic din toate astea *Marie-Thérèse II.* Ea ar muri, neînțelegând importanța „vacanțelor conjugale”. Eu încep să le pricep!

În scurt timp, jeepul atinge zona cețurilor și vegetația ne înghite. Nu e marea pădure tropicală, ci o zonă arborescentă, extrem de densă, verde și jilavă? Aici, la înălțime, umiditatea din aer e absorbită de frunze și dirijată spre rădăcini, exact ca pe podișurile din Sfânta Elena, ba chiar într-o mai mare măsură, deoarece ploile sunt aproape necunoscute. Până și apă potabilă provine din roua ce se depune pe pereții de ciment ai unui imens rezervor artificial construit în craterul unui vulcan stins. Apa astfel recoltată e înmagazinată într-un puț central; o pompă eoliană o expediază apoi într-o cisternă, iar de acolo, prin conductă, până la centrul administrativ.

După verificarea nivelului apei și buna funcționare a pompei eoliene (am abandonat jeepul și de câteva ceasuri mergem pe jos prin vegetația luxuriantă), inspecția domnului Harryson ne conduce la o fermă de tip englezesc. Fasole, mazăre, salată, ridichi, întreaga gamă de legume consumate de mica aglomerare ce trăiește la malul mării e cultivată în pâclele acestea permanente de un englez eu tenul roz. Respirând sănătate și bună-dispoziție, la fel ca și membrii familiei sale, izolate, dar solid unite, trăind pentru plantele lor și pentru camarazii lor *ti-ti-ta* care se coc printre bolovani, la câțiva kilometri mai jos.

Apoi, jeepul o ia încetișor la vale, oprindu-se din loc în loc pentru ca Henry și cu mine să putem admira în voie acest peisaj straniu pe care, nu-l vom mai vedea, probabil, nicăieri altundeva, afară de cazul când am folosi telescopul.

Întorși la Harrysoni, le destăinui noul chip sub care mi-au apărut miliardele acestea de bolovani uniformi, întinzându-se cât vezi cu ochii; o fac pentru că mă simt vinovat și rușinat de calificativele folosite la început: „dezolante”, „aride”, „monotone”, „inumane”.

— Peisajul de aici, ne spune doamna Harryson, vă poate oferi, în răstimpul a numai câteva ore, fizionomii și mai diferite. Toată

pietrăraia asta, care pare moartă, nu e decât adormită, posedând o viață latentă, gata să se deștepte la primul impuls. Pe-aici, ploile sunt cu totul excepționale; dar când izbucnește o furtună, cum s-a întâmplat în timpul precedentului nostru sejur, are loc un fenomen extraordinar: cât cuprinzi cu privirea, totul e verde. Iarba crește cu o viteză de neînchipuit, insectele se nasc în câteva minute, invadează locuințele, devorează vegetația, se reproduc, apoi, împlinindu-și menirea, dispar.

Între fiecare din acești bolovani dormitează o infinitate de semințe și larve care așteaptă Ziua cea Mare. Știu s-o aștepte ani în șir. Dar și când se desfac baierele cerului, e o explozie de viață.

Știți până unde poate să meargă intensitatea acestei vieți animale? a continuat doamna Harryson. Iată la ce am asistat, soțul meu și cu mine, acum câțiva ani.

Salariații de la „Cables” & Wireless" au organizat o serată dansantă, așa cum se întâmpla pe Ascension în fiecare lună. Ploaia și-a ales tocmai noaptea aceea să cadă. În câteva minute, uriașe libărci înaripate au asaltat salonul de dans, zburând prin încăpere, foșcăind pe podea, lăsându-se strivite cu sutele. Un spectacol de necrezuț! Închisul ușilor și al ferestrelor însemna trudă în zadar: veneau de pretutindeni, cu miile, se infiltrau prin cele mai mici crăpături. Am fost nevoiți să evacuăm salonul, dar ne-am găsit locuințele năpădite de batalioanele acestor insecte puse pe devorat totul, de la plantele ornamentale până la lenjerie!

În schimb, a doua zi dimineață, ce spectacol miraculos! Întreaga insulă era de un verde tandru, plutea mireasma pământului ud și a ierburilor, florile smălțuiau acest peisaj nou cu mii de puncte colorate!

După câteva zile, totul dispăruse. Mai întâi insectele, apoi și plantele. și totuși ele există, există sub pietrele astea calcinate de soare, așteptând liniștite apa făcătoare de minuni care peste câteva luni, peste un an, sau peste zece le va permite din nou să renască pentru zilele lor numărate. Știți, îmi reamintesc de basmul Selmei Lagerlöff, acela în care micuțul Nils descoperă orașul ce iese din valuri o dată pe veac, ca să trăiască intens o unică noapte...

În următoarele două zile n-am părăsit navă: am meșterit în cabină și pe punte, meștereala făcând parte din viața navigatorului cu pânze. Mă întreb chiar dacă nu cumva navigatorul este cel care face parte din navă, asemeni gospodinei care-și petrece timpul rânduind, lustruind și ștergând ca a doua zi s-o ia de la capăt!

Profit de efemerul meu zel ca să instalez în vârful tangoanelor trinchetinilor gemeni scripeții care vor servi la întinderea acestor două vele suplimentare.

Întreprind și o altă operațiune utilă (cel puțin din punct de vedere moral): cățărarea în vârful catargului, învelirea părții putrezite într-un sac de iută-și îmbibarea cu creozot a respectivului sac, concomitent cu înălțarea unor rugi fierbinți ca soluția să binevoiască a pătrunde cât mai adânc în lemn și să salveze ceea ce n-a fost încă avariat.

Prin urmare, în fiece dimineață fac alpinism pe catargul principal cu o sticlă de creozot în mână. Nu-i prea amuzant, în schimb e eminamente sportiv și… dezgustător cât cuprinde!

Cobor, mânjit de sus până jos de creozot, sub privirile înveselite ale lui Henry și ale „peștilor-negri“.

Deosebit de utili acești *black-fish,* o adevărată cămară de provizii la îndemână. Dacă au plecat cumva în excursie ceva mai departe, e de ajuns să agiți în apă coada harponului și hop! vin cu sutele. Câteva izbituri la grămadă și problema prânzului e rezolvată.

Mai e și o altă chestiune pe care peștii aceștia lacomi, nu mai mari de o palmă, știu s-o rezolve, spre binele tuturor, cu o râvnă demnă de toate laudele: aceea a curățiri carenelor. *Wanda*, care sosise la Sfânta Elena cu o puzderie de alge lipite de linia de plutire, a fost complet debarasată de ele la numai două zile după ce a ancorat la Ascension. La rândul lor, navele militare de desant maritim, legate de geamanduri, prezentau coci surprinzător de curate datorate acestor pești iscoditori și veșnic înfometați.

Sub soarele dogorâtor timpul trece pe nesimțite; dar iată că în radă marea începe să se agite într-un mod neliniștitor. Din noaptea trecută hula venită din nord s-a intensificat. Ținem

consiliu de război pe o temă importantă: operațiunea „Ouă“.

Ca să aducem ouăle la bord avem nevoie de o mare îndeajuns de calmă, care să ne permită să părăsim cheul de ciment fără să facem totul zob. De aceea, prevăzând că marea va continua să se strice, decidem să ducem chiar astăzi la bun sfârșit această treabă.

Debarcare dificilă. Rămânem în chiloți de baie, hainele și sandalele fiind îndesate în niște pungi de plastic pe care le purtăm în bandulieră. Pe cheu, nimeni să ne dea o mână de ajutor. Într-un sens e mai bine așa, pentru că reflexele rapide ale unui om obligat să se descurce de unul singur dau, în general, rezultate mai bune decât mai multe persoane, pline de bunăvoință, dar trăgând care hăis, care, cea!

Odată bărcuțele noastre în siguranță sus pe cheu, schimbăm o privire lungă: hâm…

— Cu asemenea mare riscăm să pierdem 30—40% din ouă……
’

— O scoatem la capăt, Henry. Părăsești cheul primul, iar eu plonjez cu bidonul cu ouă și ți-l pasez la vreo douăzeci de metri de zona periculoasă.

— Oricum, o să facem ceva sport! Am fost niște caraghioși așteptând atâta: toată treaba trebuia rezolvată imediat după sosirea ta, când marea era frumoasă.

— Pe mine mă îngrijorează chestiunea pașapoartelor reținute de domnul Harryson… Cum o să le recuperăm dacă hula se transformă în berbeci? Atunci ne va fi cu neputință să ajungem la țărm, fie chiar și înot…

— Cât privește operațiunea „Broasca Țestoasă”, iat-o rezolvată de pe acum: nici vorbă să putem părăsi plaja cu bărcuța. O să ne scoatem pârleala pe scama ouălelor de caragață.

Iată-ne deci porniți, direcția locul de cuibărire, fiecare ducând câte un bidon de douăzeci de litri, pe drumul mărginit de bolovani, în bătaia soarelui și intensă reverberație a razelor lui. Cinci kilometri la dus, cinci la întors, plus încărcătura.

Cel care a inventat bicicletă, a știut ce face!

Un camion ne depășește și oprește: „Mergeți într-acolo? Urcați! Mă cheamă Bob."

Bob ne lasă, după ce a făcut un ocol ca să ne depună cât mai aproape de „câmpul cu ouă”. Pe parcurs, am și devenit cei mai buni prieteni din lume: el ne-a povestit viața lui, noi pe a noastră. Bob se pregătește să-și ia licența în istorie, câștigându-și între timp existența-ca șofer pe un camion al bazei militare americane de pe Ascension. Nu tu cheltuieli, nu tu distracții, nu tu griji: condiție ideală pentru studiu.

Firește, traiul nostru îl entuziasmează și ar vrea să ne poată fi de folos.

— Ei bine, amice Bob, s-ar putea să ne dai o serioasă mână de ajutor: avem la bord patru bidoane sudate ermetic, conținând fiecare câte 25 de kilograme de lapte praf, cu alte cuvinte, patru ani de lapte de căciulă... “Cumpărasem aceste opt bidoane contra modicei sume de 2 sau 3 lire sterline de la administrația Sfintei Elena care căuta să scape de el; nimeni nu-l mai solicita de când „Ajutorul american” aprovizionează gratuit cu lapte populația insulei.

Bob a și înțeles:

— Ați vrea să schimbați bidoanele pe altceva? Ne face cu ochiul: Legume sau carne?

— Carne, dacă-i posibil. Aproape că nu mai avem conserve de carne în suc propriu la bord. Dacă popotarului bazei îi lipsește laptele praf, dar îi prisosesc conservele...

— Laptele nu-i lipsește, asta-i sigur. Dar presupun că nici cu carnea nu știe ce să facă, nimeni n-o vrea. Adunați-vă ouăle, trec pe la sfârșitul după-amiezii să vă duc la debarcader. Între timp, îi explic popotarului „cazul vostru”.

Camionul demarează. Bravul de Bob, dorea și el să ajute doi prieteni întâmplători să-și realizeze, visul pe care ațâția oameni îl poartă în fundul inimii lor: să se lase purtați de o pânză spre țărmuri necunoscute, lăsând în urma lor servituțile vieții în comun..

Și totuși, ceea ce vrea Bob să facă pentru noi poate n-ar face-o pentru unul din semenii săi care crapă de foame și de frig pe caldarâmurile New York-ului. Întrucâtva, mă simt chiar vinovat pentru toate actele de gentilețe de care am beneficiat încă de la prima mea plecare la bordul lui *Shark.*

La urma urmei, am meritat oare toate acestea? N-a fost

cumva, din parte-mi, o scandaloasă înșelătorie? Sigur, mi s-a întâmplat să asud ca să-mi mențin nava pe linia de plutire și s-o pot echipa dar nu există oare un număr imens de ființe omenești care asudă incomparabil mai mult decât mi s-a întâmplat mie vreodată și care, totuși, continuă să crape de foame?

— Ei, Bernard; ce naiba pritocești acolo, bălăbănindu-ți mâinile? Îți închipui cumva c-o să mă spetesc făcând toată treaba de unul singur?

— Cerneam prin minte gânduri nobile…

— Pesemne vreo nouă combinație ca să-ți procuri de haleală? În orice caz, jos pălăria pentru figura cu conservele!

Dacă ne iese figura, meriți partea cea mare, *you*, *hypocritical French bastard!*

— Fir-ai să fii, Henry, când ai să înveți să-ți ții fleanca, măcar așa, o dată, din întâmplare?

Perioada ouatului e pe sfârșite. Ouăle nu sunt chiar atât de multe pe cât sperăm și timpul ne lipsește ca să recurgem la un procedeu care să ne garanteze prospețimea lor. Procedeul constă în delimitarea prin câte un țăruș a unui patrulater destul de vast, după care ouăle din perimetrul respectiv sunt culese și depuse, în grămăjoare, pe laturi. Se revine a doua zi și se recoltează ouăle proaspete, ouate între timp. Un pic cam crud, procedeul? Da, se prea poate, dar nu din cale-afară, deoarece garagațele, care depun un singur ou, sunt capabile să oua imediat altul, sau două, în caz de nenorocire.

Oricum, suntem în criză de timp, așa că va trebui să ne mulțumim cu o metodă mai puțin infailibilă, dar totuși satisfăcătoare, recomandată de un sânt-elenian, angajat la „Cables. & Wireless”:

Luăm un ou la întâmplare și-l spargem de-o piatră sub un torent de injurii expectorate de mămica-caragață de sub care a trebuit să smulgem neprețuita ei comoară (în câteva zile va avea fericirea să ouă o alta). Dacă embrionul central e dezvoltat, schimbăm sectorul și repetăm experiența un pic mai încolo până dăm de un ou recent ouat. Și atunci ne apucăm să strângem, să strângem și iar să strângem sub avalanșa, de blesteme a mămicilor indignate, spărgând din când în când câte un ou ca să ne asigurăm că n-am depășit zona cea bună.

În mai puțin de o oră ne-am făcut plinul. Să sperăm că va rămâne intact până ajungem la bordul *Wandei* și al *Marie-Thérèse II.*

Bob și-a ținut promisiunea, mai exact ambele promisiuni.

Către sfirșitul după-amiezii, camionul apare cu sticle de coca-cola reci și bere în cutii metalice: „M-am gândit că sunteți însetați. E din partea băieților de la bază. Iar lada asta vă e oferită de bucătar împreună cu urările sale de traversare norocoasă. Din păcate nu avea decât cutiile astea mari, nu prea practice pentru solitari.

Bob desface capacul și privirile noastre mângâie șase cutii uriașe de carne de vită în suc propriu.

— Formidabil! exclamă Henry. Odată cutia deschisă, e suficient să prepari carnea asta cu sos de curry pentru ca să reziste o săptămână. La un consum de o cutie pe lună, avem provizii nu glumă!

— Iată, luați și astea: băieții și-au spus că poate ajungeți într-o zi și la New York, iar acolo nu-i chiar ca la Tropice..., și Bob întinde fiecăruia câte o cămașă din flanelă, nouă, solidă, groasă.....

Ajungem la debarcader cu puțin înainte de apusul soarelui.

Hula n-a sporit, așa cum ne temuserăm, judecând după comportarea ei de azi dimineața. „Puișorul” lui Henry e coborât pe scări și lansat la apă într-o spulberare de stropi. Într-o fracțiune de secundă, bietul Bob care, în ciuda sfaturilor noastre, ținuse să ne asiste, e făcut leoarcă, din cap până-n picioare, Henry și cu mine ne puseserăm din nou la ținută de baie, cu punga de plastic în bandulieră, adăpostind șorturile, cămășile și sandalele noastre.

Cele două bidoane sunt depuse fără incidente, în bărcuță. Henry, așijderi! Suntem, pur și simplu, uluiți și iată ouăle noastre pornind spre larg, în deplină securitate și... în același coș.

Cu ladă de conserve n-a mai fost chiar așa, și la un moment dat am crezut că va trebui s-o pescuiesc de pe fundul mării... dar nu, e doar pe fundul „puișorului” meu pe jumătate plin cu apă. Va trebui să spălăm cutiile cu apă dulce și să le ungem cu vaselină, odată puse în siguranță pe punte.

Henry a venit direct la bordul *Mariei-Thérèse II* ca să depună

ouăle: „Deși e debandadă în cabina ta, ai totuși mai mult spațiu ca să terminăm treabă împreună. Tu îmi pasezi ouăle, unul câte unul, după ce le-ai uns cu vaselină, iar eu le aranjez, câte patru duzini în fiecare cutie, ca să limităm, la o adică, spargerea.

– Bună idee, dar lasă-mă să pun mai întâi orezul la fiert.

Când terminăm, va fi gata și putem trece la masă.

— Apropo, Bernard, îmi reînnoiesc felicitările pentru figura cu laptele praf schimbat pe conserve de carne. Dar dacă bucătarul ar fi acceptat… Cum scoteam atunci cămașa?

— N-ar fi acceptat, deși habar n-a avut vreodată ce-i aia foame…

— Hm!…. În orice caz, mi-a venit o *wondful idea:* cutiile alea, pricepi, sunt prea mari pentru consumul nostru. Să deschizi una înseamnă risipă curată. În schimb, am putea propune cambuzierului vreunui vas ancorat undeva prin Antile să ni le schimbe pe niște cutii mai mici: o cutie de trei kilograme pe șase de 500 de grame… Ce părere ai?

— Că nu faci mai multe parale. Decât mine.

— E lucrul de care încep și eu să mă tem… Da’ știi, Bernard, mi-a mai venit o idee.

— Ca să fii sigur că nimerești direct în iad?

— Ba deloc. Ai văzut, firește, țestoasele alea care foșcăie peste tot, ca să nu mai vorbim de pești. De ce n-am adus la bord una din ele? Simplu: pentru că n-am fi știut ce să facem cu ea, odată omorâtă. Sigur, ne-am fi pregătit un pilaf gigantic care s-ar fi putut păstra cinci sau șase zile. Dar cu restul, ce-am fi făcut? Pastramă sau carne uscată în fâșii după moda sud-africană?

În general, pastrama e infectă. Carnea uscată nu-i mai brează. În plus, treaba asta presupune precauții constante, ca până la urma să-ți impută cabină și să fie aruncată peste bord. Cu peștele sărat, e același lucru: o săptămână mai treacă-meargă, dar după aia să nu-l vezi în ochi, ca să nu mai vorbim de duhoare!. (La Cape Town îl consumasem în mod regulat mai bine de o lună și ne ajunsese!)

— Ai perfectă dreptate, Henry. Dacă n-ar fi fost delicata problemă a conservării, am fi avut, o țestoasă la bord, cu sau fără permisiune, cu sau fără valuri la țărm. Care-i deci ideea pe care o coci?

—Să fabricăm într-o bună zi propriile noastre conserve în cutii ermetice.

— Nu ți se pare că o cam iei razna?

— Un picuț, poate. Fă însă un efort de gândire și ai să înțelegi că, fără să fie cu adevărat lesnicioasă, treaba-i totuși posibilă; la urma urmei, ce-i o cutie dc conserve? O simplă cutie metalică având în ea carne, pește sau legume fierte în autoclavă. După fierbere; produsele sunt introduse în cutii, și băgate din nou la autoclavă. Capacele se așază pe cutiile încă fierbinți și se sertizează cu mașina. Or, sunt sigur că am citit undeva că în America există un model casnic de mașină de sertizat, pentru că unele gospodine preferă să-și fabrice propriile lor conserve. În materie de autoclavă, avem așa ceva la bord: oala sub presiune. Râmâne să ne procurăm aparatul de sertizat și un stoc de cutii goale, neîncheiate, ca să nu ocupe prea mult loc la bord. Le-am putea cumpăra de la oricare fabricant de conserve alimentare…

— Am putea chiar să ne angajăm ca muncitori necalificați într-una din aceste fabrici ca să deprindem nițeluș tehnica de fabricație. Se pare că, dacă nu-s bine preparate, conservele pot exploda.

— Dacă-i vorba de serii mari, poate. Dar preparate cu grijă de noi înșine, nu există niciun risc, pentru că ceea ce determină umflarea cutiei, odată închisă, este fermentarea provocată fie de sterilizarea insuficientă a produsului, fie a recipientului. Nu riscăm să ni se întâmple așa ceva dacă le fierbem în cuctă și sertizăm capacele când cutiile sunt încă fierbinți.

Ia imaginează-ți ce independență am dobândi! Toți pescocii ăștia negri, plus țestoasele băgate în cutie! În timpul escalelor le-am putea chiar schimba pe fructe și legume proaspete…

— Și să ridicăm pânzele înainte de a sări ele în aer! Acum glumesc, Henry, e cert că ideea ta conține elemente interesante. Realizarea ei ne-ar permite, în orice caz, să nu mai săvârșim păcatul înșelăciunii, oferindu-ne să schimbăm lapte praf contra cutii mari de carne în suc propriu, iar acestea pe Dumnezeu știe ce…

— Fii pe pace, Bernard, o să găsim prilejul să ne descurcăm, și oricum ne vom încheia călătoria în iad. Sper, ca și tine, că e cald acolo.

Odată terminată împachetarea ouălelor, Henry s-a reîntors la bord cu partea sa de pradă, așezată grijuliu în cutii de carton. Posedăm fiecare cam 400 de ouă, ceea ce, la un consum mediu zilnic de zece bucăți, ne va permite să rezistăm o lună și jumătate fără să apelăm prea mult la stocul nostru de conserve (un ou de caragață reprezintă cam două treimi dintr-un ou normal de găină, iar noi avem ficații solizi!).

Debarcarea pe țărm, a doua zi dimineață, a fost un spectacol epic, și doar printr-o minune am izbutit să ajungem pe cheu cu scumpele noastre bărcuțe... Trăiască prelata întinsă pe o armătură flexibilă! Se sfâșie mult mai greu decât ne-am putea-o imagina. Și când așa ceva se întâmplă (mai rar, dar totuși se întâmplă), nu-i mare'filosofie să pui un petic!

Ni se restituie pașapoartele. Apoi, suntem conduși de domnul Harryson până la brutărie ca să luăm pâinile pe care le comandase pentru noi în ajun. Cum vor ajunge ele la bord, cu marea asta spărgându-se de cheu, e încă o enigmă. Prudenți, le repartizăm în patru saci separați, astfel încât să limităm riscurile unei băi nedorite.

Cursă regulată urmează să sosească peste câteva ore. Ne așteptăm corespondența, de la Cape Town sau din altă parte, discutând despre păsări cu unul din ornitologi. Acesta din urmă îmi încredințează o mică misiune: să casc ochii și să notez toate păsările pe care le voi întâlni între Ascension și insula braziliană Fernando-Noroña, proxima noastră escală prevăzută, precizând și coordonatele unde au fost ele văzute.

Informațiile i le voi expedia de la Trinidad.

Primim, în sfârșit, corespondența. Nimic special, dar esențialul există: vești de la familie și scrisori din Cape Town.

— Ia zi, Bernard, la Cape Town proiectele au rămas neschimbate?

— Da. S-a înscris pentru plecare. E timpul s-o luăm din loc spre Trinidad, cu o scurtă escală la Fernando-Noroña, altminteri riscă să sosească prima și să aibă necazuri cu Oficiul de imigrare.

Ne luam rămas-bun de la toată lumea și-i înmânăm domnului Harryson scrisorile noastre; nici nu vrea să audă de timbre.

Ne va expedia corespondența „par-avion", via New York, pe

spezele sale. Aceeași reacție și când a fost vorba să-i plătim pâinea: („Acceptați acest dar fără fasoane; v-ați dovedit foarte. «independenți» în timpul escalei, descurcându-vă cu mijloace proprii ca să circulați între navele voastre și țărm.

A fost perfect și vă păstrăm, amândurora, o excelentă amintire. N-ați uitat, sper, să strângeți ouă?"

— Sunt de ieri la bord. S-au mai spart câteva, dar am prevăzut paguba și am cules „ceva mai multe" (nu îndrăznim să-i spunem că, pe lângă toate, am prevăzut și ouăle clocite).

Revenim la bordurile respective dar nu fără caznă.

Un val parșiv a azvârlit „puișorul" lui Henry în dig și cei doi saci plutesc voioși pe fundul bărcuței, pe jumătate plină de apă. Henry se încălzește înjurând de mama focului. și ca să nu existe invidie între noi doi, un alt val îmi rezervă aceeași soartă. Prețioasa pâine va ajunge totuși pe navele noastre și, tăiata în felii, se va usca pe ruf în primele zile ale călătoriei.

Capitolul XI

ASCENSION – FERNANDO NOROÑA: O REGATĂ DE 1100 MILE

Pe data de 6 februarie, puțin după răsăritul soarelui, ancorele noastre se desprind de pe fundul golfului. *Wanda* și *Marie-Thérèse II* își desfac aripile sub bătaia unui alizeu moderat.

Direcția, Fernando-Noroña, la 1.100 de mile vest-nord-vest, pe drumul Antilelor. Spre deosebire însă de alte dăți, un spirit nou animă echipajele: acela al regatei.

În cazul unui alizeu normal (când vântul este, în general, extrem de neregulat) e mai mult ca sigur că aș fi lăsat *Wanda* să plece înaintea mea pentru a elimina orice ispită a performanțelor. Pentru mine, ideea de croazieră este la fel de îndepărtată de aceea a competiției ca și pentru un călăreț, îndrăgostit de cai, plimbarea printr-o pădure de cursele de pe hipodrom…

Când ai însă parte de un alizeu ca cel care ne-a adus până aici, fără o zi de calm-plat și fără niciun fel de răbufniri, îți mai îngădui și nițică joacă, neuitând, firește, respectul datorat…!

Odată lăsate în urmă coasta și marele banc ce o continuă, ridic cele-două vele trinchetin gemene, lăsând cârma automată s-o dirijeze pe *Marie-Thérèse II.* Apoi, două focuri de rezervă sunt și ele întinse pe tangoane. Acum am toate pânzele sus!

Dar *Wanda* izbutește totuși să mă dubleze, în pofida velaturii mele, pe care o socoteam fantastic de eficace. Atunci, întreaga rezervă de lanțuri, dintre care o parte se găseau la pupa, este depozitată cât mai aproape de etravă, ca și o ancoră grea de furtună, amarată de obicei la piciorul arborelui artimon. Care a fost ideea mea în toată această tevatură? Să scufund mai mult prova, ușurând pupa, ca să exploatez la maximum binefacerile hidrodinamicii. Firește, se vor găsi cârcotași care să găsească ideea mea cam trăsnită și să pretindă că o navă care este dusă de vânt riscă să se afle „angajată" și că e greu de ținut drumul în atare condiții.

Perfect adevărat când e bulă și vântul suflă tare. Dar astăzi marea e calmă, vântul suflă cu tăria 3 pe scara Beaufort și *Marie-Thérèse II* își menține impecabil capul. Depinde și de navă. În plus, am chef să mă amuz; de altfel, se întâmplă adesea ca dintr-o joacă să apară soluția a numeroase probleme…

La amurg, *Wanda* pare să-și fi păstrat avansul de 300 – 400 metri; îmi modific capul cu cinci grade mai la sud ca să evit un eventual abordaj. Ar fi mult prea idiot! Contrar obiceiului, instalez felinarul de poziție la prova. Ia te uită! Henry a avut aceeași idee și odată lăsată noaptea, luminița lui clipește printre valuri.

Noapte liniștită. *Marie-Thérèse II* își vede de drum cu patru noduri, sub mângâierea unui vânt cald, lăsând în urma cârmei o brazdă fosforescentă dreaptă, netă, clară.

Ici - colo se zăresc mici poienițe fosforescente care strălucesc câteva clipe și apoi dispar. Încerc în zadar să ghicesc ce anume provoacă aceste multiple și fugare apariții: să fie oare din pricina trecerii unor pești mari? Dar nu, atunci ar fi o dâră fosforescentă și nu aceste iluminări locale. Aglomerări de plancton? Dar atunci, de ce această bruscă explozie bleu-verde, fără rațiuni aparente? Ce-i drept, noaptea planctonul se apropie adesea de suprafața mării.

Răsăritul degajează un orizont pustiu și net. Sunt din nou singur cu divinitățile mele, Vântul, Marea și Soarele. Navigația

nu-i deci chiar solitară. Și-apoi, mai e și pilotul meu vârstat care saltă în fața etravei. Să fie tot cel care a îndrăgit-o pe *Marie-Thérèse II* între Sfânta Elena și Ascension și care a dispărut pe timpul escalei? Nu-i cu neputință. Îi arunc niște firimituri de pâine, dar o face pe niznaiul. Atunci, ca să-l necăjesc, îi expediez câteva cocoloașe mai mari, drept în, fața botului. Se bosumflă și se mută la pupa, lipit de cârmă.

Ai zice că vrea să rămână acolo tot restul drumului.

— Hai, marș la etravă. Acolo-i locul unui pește pilot, și încetează s-o mai faci pe supăratul!

Ascultă cuminte, ajutat să priceapă și de coada harponului, și își reia poziția de avangardă.

Calculul poziției, făcut la prânz, mă situează la 97 de mile de Ascension. Cam lentă mișcarea (până la urmă o să pățesc eu ceva tot plângându-mă de încetineală). Câțiva faetoni-cu-coada-albă și câteva caragațe pescuiesc la vreo sută de metri de bord. Iau notă pentru prietenul meu ornitologul, căruia mi-ar plăcea să-i pot expedia din Antile un raport serios.

Ne-ar bucura pe amândoi: pe el pentru că nu mi-am uitat promisiunea, pe mine pentru că mi-am ținut-o și pentru că știu că va fi fericit să afle ce fac „păsările lui“ când sunt pe mare.

Până când să afle toate acestea, seara în cabină, am o surpriză dintre cele mai neplăcute: scotocind printre cărți, descopăr trei gândăcei care o șterg imediat. Așadar, invazia se repetă: de la Durban încoace, acești pasageri clandestini, cunoscuți de atâtea și atâtea veliere, au părăsit bordul, mai exact, au fost exterminați cu ajutorul câtorva bombe cu insecticid. Scopul operației n-a fost atât nimicirea gândacilor, cât a unei insecte extrem de prolifice care atacă lemnul, transformându-l, în numai câțiva ani, în burete. Prezența ei la bord a fost trădată doar de o dâră gălbuie, pulverulentă.

Inutil să precizez că descoperirea m-a făcut să pălesc, mai ales că, pe insula Mauritius, am discutat cu un camarad despre treaba asta.

Omul poseda un mic velier de tipul „Colombine“, cu derivor central, și a fost nevoit să recurgă la o soluție disperată, singura posibilă după ce a încercat tot soiul de produse, la fel de ineficace unele ca și altele, inclusiv creozotul și gazul lampant.

Și-a scufundat nava, sabordând-o, într-un golf adăpostit și a lăsat-o așa timp de zece zile. După aceea a fost salvat; insectele n-au rezistat la acest tratament diabolic.

Nici vorbă însă să aplic aceeași metodă cu *Marie-Thérèse II,* cel puțin înainte de a fi încercat tot ce era cu putință. Atinse erau doar trei coaste și m-am gândit să le lichidez încălzind lemnul cu lampa de benzină.

Timp de vreo zece zile am crezut partida câștigată; nu tu urmă de pulbere galbenă scurgându-se din orificii minuscule, cât urechea unui ac fin. Apoi însă, pulberea și-a făcut din nou apariția. Am făcut o a doua tentativă, completată cu badijonaj țeapăn cu petrol. Rezultatul n-a fost cu nimic mai bun și încep să fiu extrem de neliniștit.

Consultat, Raymond Cruickshank m-a prevenit că guvernul sud-african nu glumește când e vorba de *woodborers* – numele dat acestor insecte – și că, în urmă eu câțiva ani, a asistat la distrugerea prin incendiere (din ordinul autorităților) a unei case infestate.

De-a dreptul înnebunit – aveam și de ce! —, mi-am luat o zi liberă ca să fac turul firmelor specializate în prezervarea lemnului.. Primele două n-aveau decât produse destinate prevenirii răului.

— Și dacă locuința mea a fost deja atacată de bestiile infernale? (din rațiuni de prudență nu suflu că ar fi vorba de o navă, poliția putând da de urma mea în cazul, cine știe, al unui denunț).

— Dacă așa stau lucrurile, singurul remediu e extirparea tuturor scândurilor și grinzilor atacate, arderea lor și înlocuirea cu altele noi. După aceea, badijonați lemnul sănătos cu produsul pe care-l vindem.

Mi se pune un nod în gât... Navă blestemată, prin ce chinuri mă treci! A treia firmă toarnă însă balsam peste inima mea.

— Iată un produs nou. E un lichid care se transformă în gaz odată cutia găurită și care a dat rezultate nesperate în tratamentul curativ al lemnului atacat de *woodborers.*

Tipul are o moacă simpatică; simt că nu mă va trăda și că a ghicit despre ce-i vorba. Îi expun deci cazul cu toate amănuntele.

—Da, s-ar putea să vă salveze nava. E drept, nu l-am încercat

decât pe mobilier și încă într-o sală specială; dacă însă puteți închide ermetic cabină și lipi fâșii de hârtie pe la toate crăpăturile, rezultatul ar trebui să fie identic…

Înșfac zece cutii. Ele vor fi așezate pe podeaua cabinei și găurite cu un soi de lance făcută dintr-un cui prins într-un băț și introdus printr-un hublou pe care aveam să-l închid din exterior. La început, urma să găuresc câte o cutie la fiecare jumătate de oră, iar pe ultimile șase din trei în trei ore.

După două zile cabina a fost deschisă și ventilată. Gazul și-a ținut promisiunea: niciodată n-a mai existat urmă de *woodborers.* Primului miracol i s-a adăugat însă și un al doilea: timp de optsprezece luni au dispărut și gândacii, ba chiar ouălele lor, aduse ulterior o dată cu proviziile, nu izbuteau să ajungă la ecloziune. Insecticidul a impregnat lemnul, protejându-l vreme îndelungata de orice formă de dezvoltare a paraziților. Spre regretul meu, am pierdut carnețelul pe care-mi notasem denumirea produsului.

8 februarie, dimineața. Frenezie la Lordul lui *Mariei-Thérèse II:* a apărut *Wanda!* De necrezut această întâlnire a două veliere la patruzeci și opt de ore. După ce au părăsit un port pentru o traversare de 1.100 de mile.

Mă cațăr la iuțeală pe arborele artimon pentru a mă desfăta mai bine de victorie, căci *Wanda* e la trei-patru mile în siajul meu. Oare Henry s-a cățărat și el pe catarg, înjurând că nu-i dreptate pe lume, în vreme ce eu jubilez?

Sentimentul e nițeluș ridicol, așa-i, dar nu mi-l pot stăpâni.

Cobor, mai trag de scote, mai modific ici, mai ameliorez colea, într-un cuvânt, fac tot posibilul ca să sporesc viteza.

Scot lochul din mare, scot și saula cu cârlige de pescuit și o fac colac la pupa, elimin tot ce-ar putea crea o frânare cât de mică…..

Lochul oricum nu era necesar pe o vreme atât de frumoasă, care-mi permite să iau drepte de înălțime oricând poftesc. Cât privește saula cu cârlige, pesemne e bântuită de un duh potrivnic, pentru că nimic nu s-a prins vreodată în ele… E drept, ca pescar, nu-i mare lucru de capul meu!

Dimineața se scurge într-o stare de fibrilație. E idiot. Dar

Henry m-a luat de-atâtea ori peste picior în legătură cu încetineala navei mele, sub pretext că a lui a parcurs cu douăsprezece ore mai repede cele 1.740 de mile care separă Cape Town-ul de Sfânta Elena, încât tare mi-ar plăcea să-i dovedesc că *Marie-Thérèse II* nu-i chiar atât de leneșă" cum pretinde... idiotul (idiotul sunt însă eu!).

Către prânz, distanța dintre noi mi se pare și mai mare. Trudesc încă vreo jumătate de ceas ca să car la prova cât mai multe obiecte și să-mi ușurez și mai mult pupa. Mă bate chiar gândul să golesc unul din rezervoarele cu apă potabilă de 120 l, ca să fac nava mai sprintenă...!

Către sfârșitul după-amiezii, *Wanda* rămâne în continuare vizibilă, deși parcă mai îndepărtată. Soarele e acum la asfințit, deci în spatele meu când privesc înapoi, ceea ce îmi permite să apreciez și mai bine distanța care ne separă. Cred că sunt vreo cinci mile...

Marie-Thérèse II înaintează direct pe capul ales, cu pupa ușurată la maximum, astfel încât șuvoaiele de apă să se scurgă cât mai liber, producând o frecare minimă.

Mici tangoane suplimentare (adică o coadă de mătură și alta de harpon) sunt fixate spre pupa, pentru a depărta cât mai mult scotele celor, două vele inferioare suplimentare.

Fluierând vesel, cobor în cabină să-mi pregătesc cina.

Încă un gândac – al treilea în optsprezece luni – o întinde cât îl țin picioarele de pe cutia cu lapte condensat. Uite așa încep uneori marile invazii.

În materie de invazii de gândaci, am pățit odată, pe când eram cu Deshumeurs la bordul lui *Snark,* o chestie groaznică. Această amintire dintr-o epocă eroică mă face astăzi să râd, în timp ce cafeaua stă să dea în fiert în filtru, iar spiritul meu, mulțumit de treabă făcută în timpul zilei, pornește să hoinărească departe, departe, spre sătucul indonezian Toboali...

Snark era la ancoră în golful Toboali, când șeful poliției din sat, convins că are de-a face cu doi bravi inofensivi, deși „niței scrântiți", ne-a sfătuit să legăm nava direct de cheu.

Am făcut-o pe dată; fericiți la culme de această pleașcă ce ne va permite să-l mai cârpim pe bătrânul *Snark* pe timpul

refluxului, așteptând răspunsul Djakartei.

Odată manevra terminată, Deshumeurs și cu mine am coborât în cabină să preparăm un bidon de Ovomatlină; cafea aveam puțină la bordul lui *Snark,* în schimb surogat dintr-ăsta, numit Ovomaltină, posedam din belșug, așa că, atunci când ni-l preparam, o făceam cu bidonul de cinci litri. Amabilă, firma „Wander" ne înzestrase, în semn de încurajare, cu patru lăzi de Ovomaltină.

În loc însă să ne bem liniștiți licoarea, ronțăind biscuiți chinezești, am fost cât pe-aci să fim noi devorați de gândaci.

Parcă turbaseră, fie pentru că au simțit pământul umed (tocmai plouase), fie pentru că antenele lor detectaseră în nenumăratele crăpături ale cheului din piatră prezența unei alte varietăți, amice sau inamice.

În mai puțin de treizeci de secunde ai fi zis că toți gândacii pământului și-au dat întâlnire în cabina noastră. Foșcăiau în toate sensurile, alergau pe piepturile noastre goale, peste umeri, peste fețe, pișcând îngrozitor. Urlând de silă, am țâșnit afară din cabină, abandonându-le biscuiții și Ovomaltina…

La răsăritul soarelui sunt în picioare și arunc o privire îndărăt. Nimic. Ușor neliniștit, scrutez orizontul, în dreapta, în stânga și chiar în fața mea. Naiba știe, poate animalul ăla de Henry și-a pus creierii la contribuție și a găsit un mijloc să mă ajungă din urmă! Dar marea continuă să rămână pustie.

Distanța care ne separa ieri nu putea să sporească atât în timpul nopții; înseamnă că *Wanda* e acum în contra-lumină deci invizibilă.

Mai întind puțin scotele pentru ca velele să prindă bine vântul (o, demoni ai regatei!), după care iau o dreaptă de înălțime, ceea ce mă va ține potolit până ce soarele va fi suficient de sus ca să nu mă orbească atunci când voi cerceta orizontul la est…

După ce iau și înălțimea meridiană, un scurt popas în vârful catargului îmi relevă că *Wanda* e în continuare prezentă, dar ceva mai departe ca ieri și asta la numai trei zile după ce am părăsit împreună insula Ascension! Așa ceva nu se întâmplă des în timpul curselor-croazieră trans-oceanice!

Însă *Wanda* nu mai e în gismentul pe care-l ocupa ieri.

Se află ceva mai la nord. Drace! Se pare că am avut simultan aceeași idee, pentru că ieri, descoperind-o în siajul meu, m-am gândit la o soluție care, poate, ar putea-o ajuta să sosească prima: utilizarea curenților.

Conform instrucțiunilor noastre nautice, curenții favorabili ar fi mai puternici pe latitudinea insulei Fernando-Noroña, dar indicațiile, de altminteri foarte utile, furnizate de hărți sunt rareori infailibile. Sigur, pentru Henry, în poziția în care se afla, unica șansă de a ajunge totuși primul era să se abată cu vreo sută de mile și să caute curentul. Dacă *pilot-chart*-urile aveau dreptate, va recupera ușor timpul pierdut și va ajunge primul. În caz contrar, adică în cazul în care indicațiile conținute, de instrucțiuni se vor dovedi eronate, *Wanda* va face bucla de pomană și va sosi cu o zi întârziere.

La crepuscul, tactica lui Henry e clară: *Wanda* pleacă să caute curentul de nord; *Marie-Thérèse II* își păstrează drumul inițial. Ca la rișca: cap sau pajură! Dar lucrul cel mai extraordinar ar fi ca ancorele noastre-să cadă concomitent în apele golfului insulei Fernando-Noroña, iar noi să ne înjurăm pentru o chestiune de secunde!

Navigația noastră, gen „pentru domnișoare”, continuă fără ca ceva să întrerupă farmecul ei tihnit, compus din șușoteli, din scârțâiturile mărunte ale scripeților, din șuierul, abia perceptibil al alizeului lunecând peste aripile navei care înghite pașnică suta ei de mile zilnice, precedată de fidelul ei pilot în pijama, mereu la datorie în valul de însoțire al provei.

De câteva zile, o mică doradă vine să ne viziteze cu puțin timp înainte de apusul soarelui. Să caute oare și ea protecția surorii, sale mai mari? Dacă da, rău face, pentru că n-am niciun fel de scrupule cu ceva care-i suficient de mare ca să-mi umple tingirea. Acolo avea să și sfârșească, scutindu-mă pentru o zi de ouăle de caragață!

Burta junei dorade a fost despicată; e mania mea să știu cu ce se hrănesc peștii pe care-i capturez. Ce mănâncă doradele, o știu de mult (ca și peștișorii zburători!). Partea curioasă e că toți peștii zburători descoperiți în stomacul doradelor au capul retezat net la nivelul înotătoarelor laterale, cele care le servesc drept aripi. Cu alte cuvinte, dorada înșfacă peștele zburător, îl

descăpățânează cu promptitudinea cu care am face-o noi slujindu-ne de un cuțit, lasă apoi pentru o fracțiune de secundă prada în apă, ca s-o înghită imediat după aceea, dintr-o hăpaitură și pe nemestecate, așa cum fac copiii prost crescuți.

Evident, și în stomacul doradei mele se găsesc câțiva pești zburători, majoritatea pe jumătate digerați. Unul dintre ei însă, cel mai mare, pare să fi fost capturat doar cu câteva clipe mai devreme, pentru că e intact, exceptând capul (dar capul unui pește zburător e plin de calorii, eu unul nu l-aș arunca în mare pentru nimic în lume!) și chiar mă întreb o clipă dacă să nu-i țină tovărășie în tigaie rahiticei mele dorade…

Până la urmă, va zbura peste bord: capul unui pește proaspăt mi se pare totuși mai apetisant decât un pește gata înghițit de un altul.

Stomacul doradei harponate îmi rezervă însă și o surpriză: printre obișnuiții pești zburători, în el sunt îndesați și vreo cincisprezece minusculi peștișori „balon”. și eu care eram gata să pun capul pe butuc, pariind că această varietate de pești care se umflă în caz de primejdie trăiește doar în preajma coastelor, printre coralii și stâncile în care se pot ascunde ca să poată viețui în pace! Vasăzică, există bancuri și în plin Atlantic, între Africa și America… Ciudat din partea acestor pești lipsiți de apărare, care nu mușcă, nu zboară și, oricât s-ar strădui, nu pot înota cu mai mult de câteva noduri. E drept, în cazul de față e vorba de peștișori-pui, care cine știe, neastâmpărați și neascultători, or fi luat-o razna !

Un lucru e însă sigur: dorada care în momentul de față se prăjește în tigaia din cabină a dat peste un banc compact de peștișori “balon”, altminteri n-aș fi găsit un număr atât de mare în burta ei; iar treaba asta s-a întâmplat abia cu câteva minute înainte de a fi harponată, deoarece victimele sunt încă intacte.

12 februarie

Alizeul se menține cu tăria 2 și 4 pe scara Beaufort, pe direcția est-sud-est. Suflă constant din pupă de când am plecat, fără modificări, contrar hachițelor pe care le-a avut între Cape Town și Ascension.

Dimpotrivă, marea a devenit așa cum am cunoscut-o de regulă: vălurită fără exces, dar parcursă de ondulații secundare, venite dintr-o direcție diferită de cea a vântului dominant. Sunt îndepărtatele manifestări ale alizeului de nord-est, cel care domină regimul vânturilor din centura tropicală situată la nord de ecuator, după „Ceaunul-cu-Negreală”[37].

Azi, nu suntem prea departe de Ceaunul-cu-Negreală, care în această perioadă ar trebui să se situeze între 3° sau 4° și 5° sau 6° nord de longitudinea insulei Fernando-Noroña, care, la rându-i, rămâne în zona arlzeelor, pe paralela de 3° sud.

Abia după escala de la Fernando-Noroña vom fi siliți să traversăm această zonă blestemată de atâtea și atâtea nave cu pânze din pricina calmurilor prelungite întrerupte de bruște rafale de vânt și ploi torențiale, această zonă care poate reține un vas fără motor zile, ba chiar săptămâni în șir, totalmente blocat, cu velele căzând inerte de-a lungul școndrurilor sau, dimpotrivă, fără vele sub vijeliile gata-gata să smulgă catargele.

Uneori însă, Ceaunul-cu-Negreală este extrem de îngust; de regulă, asta se petrece în preajma coastelor braziliene.

S-a întâmplat uneori ca nave urmând ruta Cape Town-Canalul Mânecii să treacă de la alizeul de sud-est la cel de nord-est fără să aibă parte măcar de o scurtă rafală de vânt.

Probabil, „Cerberul” ecuatorului, hălăduind pe moșia sa, a fost tare surprins văzând cum îi scapă prada într-o clipită, mult prea bucuroasă de norocul ei ca să mai arunce o privire îndărăt.

Spre fericirea mea, toate aceste mărunte mizerii de care am avut cu generozitate parte la traversarea Oceanului Indian cu *Marie-Thérèse* o vor cruța pe succesoarea ei.

Instrucțiunile nautice sunt categorice în această privință: în regiunea Atlanticului, cuprinsă între Fernando-Noroña și coastele Braziliei, zona Ceaunului-cu-Negreală este practic inexistentă, cel puțin în această perioadă a anului. Iar atunci când instrucțiunile nautice sunt categorice, e aproape permis să fie crezute pe cuvânt.

Dimpotrivă, e un mic detaliu despre care aceste excelente hărți nu suflă o vorbă: regimul vânturilor în largul Amazonului.

[37] Denumire dată de navigatori unui complex de curenți, vîrtejuri și cețuri fierbinți din zona ecuatorială a Atlanticului. (N.T.)

Într-un fel e perfect scuzabil, pentru că aceste hărți americane, acoperind jumătate din Atlantic, nu pot preciza chiar toate amănuntele, altminteri nimeni nu s-ar mai descurca în ele. De altfel, intenția mea este de a nu angaja niciun fel de flirt cu rău famata asta de coastă, ale cărei bancuri de mâl înțesate de stânci parșive, se întind uneori atât de departe încât vasele eșuate au fost, până la urmă înghițite de mare, țărmul plat privându-i pe naufragiați de puncte de reper.

Poziția mea la prânz: 23°53’ longitudine vestică; 5°39’ latitudine sudică.

Distanța parcursă de la Ascension: 595 mile în șase zile, adică în medie 99 de mile pe zi. Slăbuț... E drept, socot întotdeauna că e puțin, dar nu m-aș plânge dacă media zilnică ar fi de 120 sau 130 de mile...

De când am plecat, cerul a rămas fără un nor, deși o ușoară nebulozitate plutește probabil în atmosferă, în pofida limpezimii sale aparente, pentru că n-am asistat niciodată la răsăritul ori apusul soarelui, și asta chiar la numai câteva zile de la plecarea mea din Cape Town.

Duc mai departe o viața împărătească. Nimic de făcut. O navigație ca o cură la sanatoriu: nava își face treaba fără să aibă nevoie de nimeni, în timp ce omul își vede de ale lui, adică nu se îndeletnicește decât cu ce-i place: citește, visează, scrie uneori câte o scrisoare și, mai ales, contemplă domeniul care-l înconjoară, și îi aparține, după cum și el aparține integral acestuia.

Omul însă mai trebuie să și gătească: e mai puțin plăcut. Ba să spele și vasele: și mai neplăcut! I se întâmplă să scuture și să deretice prin cabină, dar numai când *Marie-Thérèse II* începe să mârâie pe față. E al naibii de greu să te apuci, dar, deși începutul s-a lăsat cu bombăneli, odată treaba pornită merge atât de firesc încât orele se scurg într-un mod chiar plăcut. Un pic ca la gimnastică: începi cu priviri jalnice de câine bătut, dar odată mușchii încălziți, te întrebi dacă n-ai să continui ședința până a doua zi...

În timp ce frichinesc prin cabină, îmi revine în memorie o savantă discuție avută cu Henry. Subiectul: curățenia pe un mic

velier. Concluzia practică (dar mai degrabă pur teoretică) a acestui pasionant schimb de vederi s-ar putea rezuma astfel:

„Nouă, bărbaților, ne place ca locul în care trăim să fie curat și în ordine. Numai că... putem vieți și precum porcii. De aia și cabina unui navigator solitar nu prea strălucește întotdeauna de curățenie.

Femeia iubește deopotrivă ca bărbatul ordinea și curățenia. Ea însă nu poate trăi într-un cadru slinos, unde totul e vraiște. Iată de ce cabina în care trăiește un cuplu e mereu curată, cochetă, înveselită de perdelușe delicate, de tapete și huse în culori mângâietoare, de pernuțe verzi, roșii, galbene, într-un cuvânt de tot ce înseamnă «Femeie»: această femeie, ale cărei degete și inimă se pricep să prefacă o cocioabă într-un palat."

Timp de alte două zile, *Marie-Thérèse II* a continuat să adune mile la mile, și punctele pe care le fac pe hartă urmează, de la plecarea din Ascension, o linie aproape dreaptă.

Apoi, fără niciun preaviz, fără ca vântul să fi sporit, au fost două zile de câte 130 de mile fiecare. Peste 5 noduri în medie...

Instrucțiunile nautice avuseseră dreptate: intrasem din plin în curentul ecuatorial ce se naște în preajma Guineii, se scurge de-a lungul ecuatorului urmând o fâșie în care se află și Fernando-Noroña, apoi se izbește, în America de Sud, de Capul Recife. Aici, marele curent oceanic se împarte, unul din brațele sale luând-o de-a lungul coastei către Antile, în timp ce celălalt va urma țărmul Braziliei și al Argentinei până în zona Capului Horn. Înainte de a porni către est, antrenat de curentul general al Centurii antarctice.

La amiaza zilei de 16 februarie mai aveam de parcurs 60 de mile. Iarăși acostare de noapte, întrucât vântul se menține în formă, tărie 3 la 4.

Pe înserat, cele două vele trinchetin principale sunt coborâte și înfășurate pe tangoane, în timp ce *Marie-Thérèse II* își urmează drumul la ralanti sub cele două vele inferioare.

Mi-ar fi plăcut să calculez o ultimă longitudine cu soarele spre apus, dar, ca de obicei, vălul de ceață îl ascunde înaintea orei potrivite, așa cum s-a întâmplat mereu de la Cape Town încoace. Pentru astăzi îmi va fi bun și un punct cu observație la stele. Încă un amănunt important care-mi lipsește: efemeridele nautice ale

anului, indispensabile pentru acest calcul. În Antile, de îndată ce mi se va ivi ocazia, va trebui să acopăr această lacună.

Firește, nici vorbă să dorm la noapte. Nava asta parcă a fost blestemată în ziua în care s-a născut. Poate că ar fi trebuit să ard pe punte tămâie și să sacrific pe etravă un cocoș tânăr, ca nevăzutele zeități adunate în jurul leagănului ei să-i dăruiască toate harurile!

Căci e clar că o Babă-Cloanță-Cotoroanță și-a agitat mâinile ei ca niște gheare pe deasupra bietei nevinovate, rostind afurisenia: „Vei ajunge numai noaptea.”

Către unu dimineața, drept: pe direcția etravei, fascicolul luminos al farului mătură cerul. Cele două vele-inferioare sunt strânse și depozitate în postul prova. Apoi, vela mare, trinchetinul și focul sunt ridicate și nava pusă în pană, velele din prova perpendiculare pe vânt, vela mare strângând vântul și echea sub vânt. Parâmele de ancorare au fost pregătite de cu seară, ancorele așijderi.

Insulă din nord-estul grupului este ocolită la revărsatul zorilor. Curentul provocat de reflux creează valuri model redus de toată frumusețea: marea e aidoma spinării înfiorate ale unei pisici care toarce de plăcere.

Din fericire, briza e animată de cele mai bune intenții: ea ne împinge voioasă din spate, după ce ocolise, la rându-i, insula. Minunat! Am fi putut ajunge la locul de ancorare sub trinchetinul geamăn venind dinspre sud-vest, în timp ce în larg direcția alizeului e sud-est.

Curând apare și locul de ancorare indicat pe hartă. O întinsă și superbă plajă de nisip, orbitor de albă, pe care se stinge, molatică, o hulă ușoară, venită de foarte departe și parcă istovită de lunga sa călătorie prin Ceaunul-cu-Negreală.

Apoi, ascuns de o stâncă uriașă înfiptă în golf ca un unic canin al unei guri edentate, apare un bine cunoscut catarg, împodobii în vârf cu un măr alb… Ah, animalul! *Wanda a c*âștigat!

Mugetele sirenei mele de ceață scot la iveală un cap hirsut. Henry sare în bărcuță și începe să vâslească. În timp ce *Marie-Thérèse II* se precipită strângând vântul care, în prezent, suflă în rafale scurte prin coridorul format de colinele ce mărginesc golful..

„Puișorul” e cules din mers și luat la remorcă: Henry sare la bord și se postează lângă ancore, pregătit să le fundarisească. Operațiunea se termină la cincizeci de metri de *Wanda;. Marie-Thérèse II* va dormi aici, la capătul lanțului sau de ancoră, în calmul absolut al acestui golf tropical.

— Negăsindu-te ieri seară când am sosit, am crezut c-o iei direct spre Trinidad…

— La cât ai sosit?

— Chiar înainte de căderea nopții.

— Bravo, Henry! Ai câștigat și manșa asta.

— M-am dus spre nord să caut curentul ecuatorial. Riscam să pierd o zi căutând un curent fantomă, dar… știi, ca la rișca: cap sau pajură!

— Hai să încercăm și pe ultimele 2 000 de mile, de la Fernando la Trinidad. Dacă vii și atunci primul, ai câștigat pe toată linia!

— O.K.. De altfel, va fi un *real țest,* pentru că o bună parte din distanță va trebui s-o parcurgem sub velalura obișnuită de drum.

— Cum se prezintă fernando-noronienii?

— N-am ajuns încă pe uscat. E prea devreme.

— Ai luat micul dejun? Nu? Rămâi atunci la bord: porridgeul e gata și o să-l completăm cu ouă tari ca să mai variem nițel… După aia, mergem să onorăm cu vizita noastră pe aborigenii acestor noi tărâmuri!…

Capitolul XII

FERNANDO-NOROÑA

Grupul de insule Fernando-Noroña este aproape necunoscut navigatorilor cu vele. Din toate jurnalele de călătorie citite — și sper ca memoria să nu mă înșele – singurul care oferă o scurtă descriere este Harry Pidgeon.

Islander a trecut prin strâmtul șenal care desparte insula principală de surioara sa abruptă, plantată la câțiva zeci de metri mai la nord-est. Dar Pidgeon nu s-a oprit, pare-mi-se din pricina unui sezon de cicloane ce se apropia din zona Antilelor.

Mi-ar fi plăcut să aflu cam ce-ar fi putut spune Pidgeon despre acest grup de insule dispersate în lungime pe câte va zeci de mile, având implantate pe ele niște „chestii” stâncoase care nu-s nici munți, nici coline și nici țancuri de piatră… Un soi de combinație din toate trei.

Există uneori peisaje care te lasă cu un sentiment de insatisfacție, fiind prea criptice; acesta, de pildă, va rămâne o enigmă pentru simțurile mele. Nici sever, nici jovial. Tainic.

Culorile acestor aglomerări stâncoase nu se asociază în mintea mea cu nici, una din nuanțele cunoscute. Aici violetul nu este violet, galbenul e altfel decât îl știu, verdele e bizar, nu-i cu adevărat verde. Atunci, ce? Nu pot răspunde: e altceva….

S-ar putea să mi se întâmple ceea ce se întâmplă urechii unui european atunci când ascultă muzică indochineză și încearcă să asocieze accentele ei stranii unor melosuri cunoscute. Cu neputință, deoarece muzica extrem-orientală e compusă din sunete, care nu conțin același număr de vibrații cu cele obișnuite

noua.

Iar acum, să trecem la partea practică.

În primul rând, decidem ca escala să fie foarte scurtă.

Inutil deci să montez și „puișorul” meu; bărcuța lui Henry va fi suficientă pentru deplasările între plajă și navele noastre. Odată înghițit micul dejun, tragem pe noi șorturile și cămășuțele noastre de nailon și ne îmbarcăm în „puișor” cu sandalele în bandulieră și pașapoartele legate de ele.

Debarcăm fără probleme sub privirile amuzate ale unor mateloți ce trebăluiau la prova unei șalande de debarcare de tipul L.C.T.[38], descărcând material pentru baza americană de rachete teleghidate.

Unul dintre ei înalt și puternic, cât torsul gol în bătaia soarelui, ne invită la bord să bem un păhărel. Să fie oare șeful de echipaj sau, și mai bine, bucătarul?

— Trecem să vă vedem la întoarcere, dacă invitația mai ține.

— De bună seamă că va ține!

— O.K. Mulțumim!

Drumul e plin de praf, soarele nu iartă și ne scoatem cămășile ca să n-ajungă leoarcă de transpirație.

— Ia zi, Henry; tipul care ne-a poftit să luăm un păhărel are o mutră simpatică, așa-i? Cred că e boțmanul. Ce-ar fi să-l invităm la rândul nostru? Păcat însă să-l invităm doar pe el, dat fiind că avem destule parâme la bord. Ar trebui să încercăm să-l atragem și pe bucătar în capcană.

— Ce fel de capcane?

— Figura de la Singapore. Când îl aveam pe *Snark...*

— Nu mi-ai povestit-o niciodată. O nouă spovedanie? Dă-i drumul, ți-am acordat de pe acum iertarea păcatelor!

Deshumeurs și cu mine ne întorseserăm din Indonezia și așteptam de două luni la Singapore, dând lecții de franceză, ca cei de la consulatul Indoneziei să ne obțină autorizația de a traversa apele lor teritoriale în direcția Australiei.

Finanțele erau pe ducă, stocul nostru de provizii și mai și. De moral, ce să mai vorbim: după ce-ai mâncat, luni în șir, dimineața, la prânz și seara orez și iar orez, adăugându-i, din

[38] Landing craft tanks — navă pentru transportul și debarcarea blindatelor. (N.T.)

când în când, câte o cutiuță de mazăre sau de sardele în ulei, e firesc să nu te simți în pielea unui conchistador…

Prietenii noștri singaporezi mureau de poftă să petreacă un week-end în larg, la bordul lui *Snark.* Pretextasem până atunci tot soiul de motive ca să evităm năvala lor, foarte plăcută altminteri, dar exclusă din pricină că n-am fi avut cu ce să-i hrănim.

Apoi, într-o bună zi, soluția problemei a fost găsită. Velele au fost învergate, fungile și scripeții verificați și invitațiile au fost lansate telefonic din biroul unui amic (firește, pe gratis…) Paisprezece invitații, paisprezece răspunsuri entuziaste!

„Dar mai ales, le-am spus noi, n-aduceți nimic în afara unei pături, dacă obișnuiți să dormiți noaptea înveliți. Niciun fel de provizii, avem la bord tot ce ne trebuie. De acord?“

Week-end-ul în larg a fost o reușită. O răbufnire de vânt venit dinspre Sumatra pe la două dimineața i-a umplut pe invitați de admirație față de calitățile lui *Snark* și ale celor doi temerari navigatori., A urmat apoi un memorabil picnic pe o plajă și o acostare, nițeluș cam brutală, la pontonul uneia din nenumăratele cherhanale malaeze de care e înțesată toată coasta Malaccăi. În final, oaspeții au avut parte de coșmarul unui calm aproape plat, în timpul căruia *Snark,* cu velatura redusă, a derivat dus de curent o parte din noapte, până când vaga adiere a binevoit să se transforme în briză și să-i aducă pe amicii noștri în port, luni dimineață, cu câteva ore înainte de începerea lucrului.

Au debarcat cu toții, absolut încântați, dar… morți de foame: orez la micul dejun, orez la prânz (cu un pic de sare, e mai gustos așa…), iar la cină, tot orez amestecat cu ce-a ieșit din două cutiuțe de mazăre…

Iar la despărțire: „băgați de seamă, vineri ne întâlnim din nou la bordul lui *Snark* pentru un alt week-end în larg! Vizităm altceva, nou…“

Pesemne, plimbarea le-a făcut oaspeților noștri o impresie din cele mai puternice, pentru că la ora stabilită erau cu toții prezenți la întâlnire, dar… aducând cu ei provizii pentru câteva luni: conserve, lapte condensat, dulcețuri, biscuiți, unt…

— N-am avut niciodată impresia că ar fi ceva de capul tău, dragă Bernard, dar astăzi încep să-mi dau seama că ești pur și simplu *disgusting...*

— N-ai zis că-mi dai dinainte iertăciunea păcatelor?

— Poftim, mai ești și scârbos!

— Zău? Da' cum stăm cu ideea pe care ai secretat-o înaintea plecării din Ascension, aia cu schimbatul cutiilor mari de carne în suc propriu pe altele mai mici, știind că există doar o posibilitate la mie să pierdem cutiile? Sau ailaltă, să deschidem cu mare grijă cutioaiele noastre, să halim conținutul, să le umplem cu nisip, apoi să le sudăm la loc 'și să continuăm să le propunem contra altora mai mici, știind prea bine că niciun bucătar n-o să se lăcomească la ele?

— Oh, erau numai niște vorbe-n vânt, o glumă... Doar nu-ți imaginezi că aș fi pus-o în aplicare?

— Iată-mă nițel mai liniștit în ceea ce te privește, pentru că ziceam, apropo de ultima ta găselniță, că ești o jigodie de mânantâi. În fond, figura cu *Snark* nu era deloc mai mârșava decât prima ta idee. Dar, asta e! Dacă sensibilitatea ta de bebeluș britanic se simte răscolită, n-o să le spunem nimic, nici boțmanului, nici bucătarului de drăgălașa invitație pe care le-o rezervasem pe diseară...

— La urma urmei... dacă zici că au într-adevăr aerul unor tipi simpatici, am putea, totuși, să le facem poftirea...

— Și să-i tratăm cu ouă de caragață?

— N-au niciun motiv să nu le găsească excelente, știut fiind că senzațiile sunt rezultatul contrastelor. Orezul cu ouă le-ar mai alunga gustul biftecurilor în sânge și al cremelor lor cu ciocolată de care s-ar putea să fie ușor îngrețoșați...

— Bravo, Henry! Baudelaire ți-a spus cândva "seamănul meu, fratele meu"[39], dar nu ești numai al lui, ești și al meu, aici nu încape nicio îndoială!

Două ore mai târziu, satul se ivea, în vale, de după cotul drumului. Am ales dinadins mersul pe jos, în ciuda arșiței devenite aproape cumplite. Pe mare, canicula – mă refer la cea neplăcută — este extrem de rară. Aproape întotdeauna va exista

[39] Referire la ultimul vers dintr-un poem al lui Charles Baudelaire: „Ipocrit cititor, tu, seamăn al meu, tu, frate!" (N.T.)

o adiere care să-ți îngăduie s-o suporți. Pe uscat însă, lucrurile stau cu totul altfel. Dacă zona e aridă, fără copaci îndeajuns de înalți ca să facă umbră, atunci căldura atacă pe două fronturi: din văzduh și din pământul încins.

Aici, nici pic de umbra de-a lungul șleaului colbuit ce ne arde picioarele desculțe; sandalele le purtăm în bandulieră ca să nu le uzăm… Ni le vom pune abia înaintea intrării în sat.

În ciuda acestor mizerii mărunte, am lălăit-o mult pe drum din pricină că… șopârlele adoră căldura. Și, ne-am zis noi, poate că le-ar plăcea să înfulece niscaiva gândaci fără să piardă, în același timp, beneficiul băilor de soare pe care punțile noastre sunt gata să le ofere !

Henry, mai ales, avea nevoie de un tratament de șoc pentru pasagerii săi clandestini. Pentru ai mei, una, două șopârle vor fi de ajuns ca să stârpească invazia aflată încă în stadiu incipient.

Iată-ne deci transformați în vânători de șopârle. Sunt lungi de 10 până la 20 cm, cu solzișori lucioși, de culoare gri-verde.

Adevărate bijuterii care să decoreze o cabină. Și, dacă mai și mănâncă zilnic greutatea lor în insecte, așa cum cred că am citit undeva, gândacilor de pe *Wanda* nu le-au mai rămas multe zile de trăit. Ai mei, baremi, vor fi radiați de pe rol într-o singură dimineață! Nu-mi va rămâne altceva de făcut decât să las deschisă cutia cu lapte condensat și să extrag din ea proaspetele naufragiate…

Să prinzi șopârlițe e poate mai puțin primejdios decât să vânezi rinoceri în savana africană, dar mă întreb dacă-i și mult mai lesnicios! Gândiți-vă, aceste făpturi drăgălașe și familiare (dar fără exces!) pot înhăța o muscă dintr-o singură zvâcnitură; ca atare, nu niște mamuți greoi și ne îndemânatici – așa cum apărem noi în ochișorii lor isteți — vor izbuti să-i îndese, cu una, cu două, în buzunare!

Numai că… în lumea asta a reptilelor declarațiile de dragoste se fac în plin soare și ele ne ajung, perechi, perechi, în buzunare, pentru că profităm fără rușine de cele câteva secunde în care, extaziate, victimele noastre au privirile pierdute în gol…

Trei perechi vor ajunge: doua pentru *Wanda,* una pentru *Marie-Thérèse II.* Și, înainte de a cunoaște deliciile călătoriilor de cursă lungă și emoția pe care ți-o dă spectacolul unui tărâm

necunoscut izvorând din valurile oceanului, buzunarul drept al șortului meu le va sluji de temniță provizorie…

După cum se vede, capturarea acestor fermecătoare vietăți s-a dovedit a fi o treabă destul de ușoară; a le face, însă, să stea cuminți în continuare n-a mai fost la fel de simplu. Poate că ar fi trebuit să medităm mai întâi la zicala englezească: *„Two is company, three is crowd’”*[40], cu atât mai vârtos cu cât erau șase într-un singur buzunar…

Am fost nevoit să utilizez cămașa în chip de cep… cu speranța că sărmanele să nu fie alergice la nailon!

Va trebui însă găsită o soluție ceva mai compatibilă cu servituțile vieții în societate, pentru că nu te poți prezenta în fața unui comisar de poliție în chip de promotor al unei noi mode: piept gol, bine bronzat, cămașă ieșită pe jumătate dintr-un buzunar îndesat cu șopârle. În orice caz, nu pe un teritoriu brazilian!

La intrarea în sat, încercăm să chestionăm singura ființă omenească vizibilă: din întâmplare, e chiar o femeie, și încă tânără. Dar fata o șterge de parcă am fi fost Casanova sau niște ciumați. Doar ne pusesem cămășile, iar batista lui Henry, împreună cu a mea, servea acum drept dop stocului de șopârle…

— Ce țară, dom’le! Ăștia de pe-aici sunt cam într-o dungă…

— *Bloody Latin mind!*[41]. Și mă mai sfătuiești să arunc într-o zi ancora în față la Cannes!

— Francezii nu sunt tocmai latini. Iar o fată de la noi ar fi încercat măcar să-ți răspundă, sau te-ar fi consolat cu un surâs în cazul, foarte probabil, că n-ar fi înțeles nimic din bâiguielile tale.

— Bine, dar “poliție” și “pașaport” sunt cuvinte internaționale!

— Hai să încercăm cu bătrânica aia care stă în pragul ușii, la vreo cincizeci de metri mai încolo…

Asta-i bună! Ce, ne ia drept bandiți? Bătrâna s-a refugiat în casă și ne-a trântit ușa în nas!

Ne continuăm drumul pe ulițele pustii, vibrând de arșiță.

E cam ora siestei. Dar în urma noastră ușile se deschid și se ițesc capete.

---

[40] Doi sunt o tovărășie, trei sunt (de acum) o gloată." (N.T.)

[41] Echivalentul lui : „Cap sec de latin !“ (în engleză în original) (N.T.)

Nu, prea-i idiot! Facem la stânga-mprejur și batem la prima ușă.

— Nu așa, Henry, mai tare! Localnicii ăștia sunt de-a dreptul tâmpiți.

— Și dacă iese vreo matahală c-o bâtă-n mână să-ți arate c-a înțeles ce spui?

Ușa se deschide și, într-adevăr, apare un uriaș, bărbos și zâmbitor. Unul dintr-aceia pe care ai vrea să-i iei de umeri cu ambele mâini și să le zici: “Bătrâne, ai o moacă simpatică, îmi placi și suntem frați”.

În dosul lui se îmbulzesc câțiva copii, timizi în pofida ochi lor strălucitori de drăcușori drăgălași. Timiditatea lor e de altfel de scurtă durată… pentru, că privirile lor se ațintesc asupra buzunarului meu drept și-i văd cum se străduie să nu izbucnească în râs. Mă uit la rându-mi… și îndes îndărăt în temnița sa pe unul din pensionari, ieșit pe jumătate afară. Sărman prieten, să te fi incomodat oare într-atât mirosul batistei lui Henry?

Puștimea s-a dezlănțuit și acum suntem prieteni… e drept, cam dau buzna peste noi, așa cum se întâmplă adesea cu copiii când gheața s-a spart. În primul rând, vor să vadă șopârla. Îi lămurim prin gesturi că nu se poate pentru că celelalte riscă să scape… Aha, vasăzică există și altele?

Copiii se bulucesc în jurul nostru și unul din ei duce mâna la gură, gest internațional, ca să ne întrebe dacă le mâncăm.

Cum să le explici prin semne că șopârlele vor fi cele care vor mânca gândacii noștri?

Mă frapează un anumit lucru în comportamentul acestor copii (au dat fuga și cei de prin casele vecine): băieții par încântați de faptul că noi devorăm șopârle; fetițele, în schimb, stau gata-gata să plângă de jale, dacă mă iau după expresia ochilor lor mari ce parcă imploră: „Nu, nu-i adevărat, nu le mâncați! Nu sunteți chiar atât de cruzi, nu-i așa?”

Ca să le liniștesc, desenez pe pragul de ciment al casei, folosind o piatră, întâi o barcă, apoi o insectă care ar putea semăna, la fel de bine cu un gândac, un păianjen sau cu Henry, iar în spatele lui, chiar la mijlocul navei, o șopârlă.

De înțeles au înțeles probabil cu totul altceva decât ce voiam

eu să le explic, dar acel ceva trebuie să fi fost deosebit de comic, pentru că s-au pornit să râdă în hohote. Succes de public garantat: puștimea ne-a adoptat.

Acum, să trecem și la lucruri serioase:

— Dové Police?

Uriașul bărbos ne prezintă întreaga sa dantură într-un zâmbet larg, dar e clar că nici el n-a înțeles ce vrem. E drept, era în italiană, sau în ceva oarecum asemănător.

– Lasă-mă pe mine, idiotule (e Henry care mi se adresează): Police! Pasport! și-i vâră omului pașaportul sub nas.

Același zâmbet. Pesemne că acești oameni de treabă n-au prea avut parte de vizitatori… deși cuvintele pe care le folosim înseamnă același lucru în toate țările lumii.

Brusc, cuvântul cheie (sau pe-aproape) îmi vine în minte:

— Carabiniero!

În aceeași clipă vreo două duzini de mânuțe ne înhață de cămăși, de șorturi, de brațe și o liotă ciripitoare, sporind mereu ca număr ne conduce spre clădirea unde se află *Cabo dos Carabineiros,* pentru că au priceput că vrem să-l vedem pe Șef și nu pe vreunul din subalternii săi.

Un bărbat fermecător, cam de treizeci de ani, extrem de simpatic. Un birou somptuos, cu covor, tapet, fotolii confortabile în care mi-ar plăcea să mă tolănesc pentru oleacă de siestă, mai ales că încăperea e divin de răcoroasă.

Abia dacă se uită la pașapoartele noastre. „Ah, sunteți francezi !“ Se exprimă destul de bine în limba mea, dar conversația va continua în engleză din deferență față de Henry.

Cu privirea vibrând de emoție se apucă să-mi vorbească de Gide și ar vrea să-i spun cât îl iubesc la rându-mi. Să știe dacă l-am înțeles la fel ca el. Dacă Gide a deschis în mine ferestre noi. Dacă la lectura lui am resimțit șocul, tranșele „revelației”…

Șocul pe care l-am resimțit a fost însă de cu totul altă natură: aruncându-i o privire lui Henry am constatat că ochii lui sunt ațintiți asupra unui punct precis al anatomiei mele… îndurare! Un prizonier a evadat iarăși din buzunar.

Presimt că pe Henry o să-l apuce un râs nebun. Din fericire, gazda noastră n-a remarcat nimic. E încă în nirvana gidiană. Cât

despre mine, chiar că mă aflu în transă…

Totul e ca Henry să n-o facă pe idiotul… ca și mine, de altminteri! Mâinile mi se îndreaptă înspre genunchi într-un gest pe care l-aș vrea firesc. În trecere, ating șopârla: fir-ar să fie, nici n-a clintit și mi-e teamă să nu mă muște! N-ar fi prea dureros, dar Henry ar putea exploda în râs, ceea ce ar pune capac la toate: Gide batjocorit, poliția braziliană insultată!

Degetele mele mângâie în prezent șopârla, în timp ce răspund la întrebările gazdei noastre, străduindu-mă să păstrez o expresie impenetrabilă… „Ah, întinde-o de acolo, mizerabila creatură a divinităților pământene!” Totuși, ce animal ciudat! Dacă e să-l capturezi, îți scoate peri albi, iar acum, uite-l că nu mai vrea să mă părăsească!

Uf, iată-l mișcându-se. Îl simt cum coboară de-a lungul piciorului meu gol, în vreme ce eu, cu ochii în tavan, îi fac admiratorului culturii franceze o declarație care avea să-l sufoce:.

— Gide… Ah, da! Ce păcat că n-am fost niciodată “receptiv” la comorile pe care le-a lăsat omenirii raționale! Și când te gândești că m-am apucat de trei ori să citesc „*Fructele pământului“: la* prima încercare aveam douăzeci și patru de ani, la a doua, douăzeci și șase sau și șapte. Ultimă tentativă e chiar de dată recentă: între Cape Town și Sfânta Elena.

Dar în pofida absolutei mele bunăvoințe n-am izbutit să trec de jumătatea acestei capodopere… Nu, vedeți și dumneavoastră, nu-s deloc receptiv la Gide…

— Ar fi trebuit să-l citiți, pentru prima oară, pe la șaptesprezece, optsprezece ani… Ce păcat!

Șopârla e acum pe covor, în afara câmpului vizual al gazdei noastre și se uită în toate părțile, mirată de decorul care-o înconjoară. Stă nemișcată. Îmi pare rău că mi-a scăpat, am fi devenit buni amici la bord, începuse să se domesticească.

O Senhor Carabineiro dă un telefon:

— Am un prieten care va fi fericit să vă cunoască. Sosește încoace peste o clipă; e un mare amator de vânătoare submarină și-și petrece timpul liber conducând singurul hotel de pe insulă.

La cuvântul „hotel”; Henry și cu, mine am ciulit urechile,

inconștient probabil, dintr-un simplu reflex. Sunt stări ce nu pot fi controlate. E un soi de instinct al navigatorului solitar care-l ajută să perceapă miresmele savuroase ale unui prânz pe punctul de a nimeri, gata preparat, în pliscul său…

Prietenul în cauză sosește în scurt timp. Un personaj delicios care-i la.. “tu" cu șeful poliției și vorbește curent engleza.

— Unde aveți de gând să prânziți?

— Oh… nu înainte de seară… Știți, dimineața, înainte de a părăsi navele, ne-am oferit un mic dejun copios. E ceea ce facem de regulă când plecăm în recunoaștere pe toată durata zilei.

— Să fim serioși. O să luați masa la mine. De altfel, e tocmai timpul, așa că vă îmbarc pe amândoi. Prietenul meu îmi spune că vreți să schimbați două lire sterline în monedă locală ca să vă faceți micile cumpărături în sat. Vi le pot schimba eu. Și acum, la drum.

Drumul n-a fost lung,. Hotelul găsindu-se la doi pași.

— Un whisky?

— Nu, mulțumim, e prea cald. Coca-cola însă, cu plăcere.

Stăm tolăniți în șezlonguri din răchită împletită, atât de confortabile încât mă întreb cum vom reuși să ne desprindem din ele odată și odată… Storurile sunt lăsate și vasta încăpere, cochet decorată cu fotografii de fete sumar îmbrăcate și cu pești pictați pe ziduri, e răcoroasă ca o pivniță.

Bietele șopârle. Pesemne mor de căldură în buzunarul șortului. Mă pipăi ușurel… Ciudat, să se fi topit? Scot cu grijă dopul de batiste. Un unic supraviețuitor, răsucit ca un tirbușon, zace în agonie pe fundul buzunarului.

Suferindul este imediat pus în libertate sub un tufiș, cu botul lipit de pământul peste care am turnat în prealabil un pahar cu apă ca să-l umezesc. Asta mi-a adus aminte de vacanțele mele din Indochina când, pe la vârsta de doisprezece, treisprezece ani, porneam desculț să vânez păsări cu praștia.

Cele ucise erau jumulite, eviscerate și fripte pe loc între trei pietre slujind de vatră. Cele doar rănite erau așezate pe jos, cu ciocul în pământul jilav din care, ca prin miracol, trăgeau misterioase forțe ce le readuceau la viața. După aceea, le domesticeam. Cu veverițele, mai ales, reușeam cel mai bine.

Dacă însă, în locul solului jilav, micuțele vietăți ar fi fost

așezate, de pildă, pe un așternut din ierburi moi, rezultatul n-ar fi fost atât de miraculos și multe dintre ele. N-ar fi supraviețuit impactului pietrei asupra trupușorului lor fragil.

Poate că teribila luptă de care vorbește mitologia dintre Hercule și Cronos își are originea într-o foarte justă observație a grecilor antici asupra uluitoarelor puteri ale mamei noastre Gea. Să nu fie deci Marea unica și suverana tămăduitoare?

Dejunul a decurs vesel. Nimic de zis despre bucătăria braziliană! Dat fiind că nu ne place să abuzăm de ospitalitate (puteți să nu mă credeți, dar ăsta-i adevărul!), am refuzat politicos băuturile alcoolice costisitoare, pretextând căldura pe care urma s-o înfruntăm la plecare și am cerut apă.

— Minerală, da? Ce marcă? Am câteva la dispoziție…

— Sunteți prea amabil! Dar am vrea apă simplă. Din aia.. care cade din cer… cea mai bună dintre toate…

Gazda ne îndoapă cu mâncare din oficiu, în pofida protestelor noastre, notați, cinstite, deoarece nu mai putem. Când e pe mare, navigatorul ciugulește câte ceva mai tot timpul, ziua și noaptea. Dar dozele sunt mici și, pesemne, stomacul i se strânge, nemaiîngăduindu-i să înfulece o masă prea copioasă… atunci când i se oferă.

Henry și cu mine am constatat mai de mult această deficiență care ne împiedica să facem onoare cum trebuie talentelor unei gospodine, atunci când eram invitați. Firește, la originea unui efect stă, întotdeauna, o cauză. Când o descoperi, nu-ți rămâne altceva decât să-i găsești parada (ăsta-i motorul progresului!…).

Lumina ne-a adus-o într-o bună zi scăpărătoarea minte a lui Henry (căpcăunul ăsta meditase, pesemne, în „nopțile sale de insomnie’).

— Ia zi, Bernard, ai remarcat cât de puțin mâncam atunci când suntem invitați pe la prieteni?

— Nici nu-i de mirare, ni s-au strâns stomacurile. Uite, după naufragiul lui *Marie-Thérèse* la Chagos, abia puteam înghiți o jumătate de farfurie de orez la o masă. Cu toate astea, eram într-o formă fizică perfectă.

— Ai căutat o soluție?

— Ce fel de soluție?

— Ei bine, o soluție care să-ți permită să te îndopi atunci când

niște prieteni beneficiază de onoarea de a ne avea la masă. Cred însă că am găsit o combinație, o chestie-senzațională…

— Îndesând haleala prin buzunare sau fabricându-ți o pereche de fălci false, cum purtau cândva strămoșii tăi?

— Nu sunt un *bloody Frenchman* ca să mă gândesc la o comportare de derbedeu vulgar!

— Mai termină cu vorbele astea mari, onorabil reprezentant al perfidului Albion! Dă-i drumul la idee, pesemne e încă fierbinte.

— Nu te-ai gândit niciodată, stupid ambasador al unei țări decadente, că, dacă stomacurile noastre s-au strâns, le-am putea „rebalona“ înainte de a da curs unei prea-cinstite poftiri? Fă un efort! Gândește!

— Mă dau bătut.

— E foarte simplu: e suficient să înghițim un galon[42] de apă dulce și s-o păstrăm în noi preț de o jumătate de oră, timpul necesar ca stomacurile noastre să adopte (și, mai ales, să conserve) forma unei drăgălașe ploști, rotunde și dolofane.

Fir-ai tu să fii, Henry! Nenorocirea cu tine e că nu știi niciodată când ești serios și când îți bați joc de lume!

Confortabilele șezlonguri sunt regăsite cu mari eforturi. Ce obiect nemaipomenit! De trei ori ura pentru grandiosul leneș care a născocit minunea asta! Fără doar și poate că s-a născut sub soarele Tropicelor!

Gazda, un pasionat al vânătorii submarine, ne arată fotografii cu labani uriași harponați de el și prietenii săi pe coasta braziliană. Discuții pe tema armei ideale. Seamănă întrucâtva cu disputele intre navigatori privind nave, greement, tabele nautice: el e partizanul puștii cu arc, foarte precisă, în timp ce eu prefer obișnuita arbaletă cu patru sandouri, prelungită cu o coadă de mătură, simplă și robustă, putând să plutească odată săgeata trasă.

A auzit cumva de expediția *Moana?*

Nu numai că a auzit, dar posedă chiar primul volum al cărții: „Lucrarea cea mai completă și cea mai onestă pe care am citit-o vreodată pe tema vânătorii submarine și a rechinilor”. Dar de

[42] Măsura britanică reprezentând, aproximativ, $4^1/_2$ l. Navigatorii cunosc prea bine aceste recipiente comode, utile pentru păstrarea untdelemnului, zahărului, lintei, orezului, a gazului sau benzinei. (N.A.)

Cousteau?

— Un tip formidabil. De altfel, Cousteau și băieții de pe *Moana* se completează reciproc; primul e un gen de savant, de cercetător funciarmente îndrăgostit de lumea submarină, pe care a studiat-o cu maximă conștiinciozitate și probitate; cei patru de pe *Moana* au abordat latura practică a chestiunii, cu aceeași intransigență în descoperirea adevărului, prezentând faptele și analizându-le cu extremă prudență, fără a încerca să arunce praf în ochii lumii. Jos pălăria, și pentru Cousteau și echipa lui, ca și pentru cei de pe *Moana!* Regret că n-am decât primul volum din cartea lui Gorsky și-n plus, în engleză! Mi-a fost trimisă din Anglia de unul dintre foștii mei coechipieri; aștept volumul doi, pentru că e un lucru serios.

Cu toată lipsa mea de naționalism, asemenea complimente despre niște băieți „de la noi*', culese pe o insulă pierdută din Atlanticul de Sud, îmi fac o mare plăcere...i

Cafeaua e servită.

— Un coniecel, să meargă mai bine?

— Nu, mulțumesc, sunteți cu adevărat foarte amabil, dar n-ar fi înțelept cu arșița care ne-așteaptă afară...

— Ei haide, haide, doar nu sunteți fetițe!

Temându-ne să nu-i jignim pe amfitrionul nostru printr-un refuz prea categoric, acceptăm „un strop" de coniac înainte de a merge în sat după cumpărături: ceapă și pâine, atâta tot!

Omul ne schimbă lirele în moneda locală și, o dată cu banii, ne înmânează și... nota de plată!

Da, da, exact ce-am spus: nota de plată! A fost trecut până și stropul de coniac!

Povestirile diverșilor navigatori menționează surprize de acest gen survenite în cursul unor escale în Spania sau Portugalia. Citindu-le, am găsit istoria amuzantă... fără să bănui că voi păți la fel într-o bună zi: „Poftiți la mine să luați masă „mai scăpați și dvs. de zeama lungă de la bord... încă un păhărel... Ei haide, că n-o fi foc...! A mai rămas nițel ștrudel, e păcat să se piardă... Hai, copii, un mic efort!"

După care, pleosc! ți se prezintă nota cu cel mai firesc și mai încântător surâs... pentru că așa se; poartă în anumite țări.

Atenție, totuși: felul acesta de a fi a unor hotelieri din Spania, Portugalia sau Brazilia nu înseamnă ca toată lumea procedează la fel în Peninsula Iberică sau în America Latină.

Domnul (sau doamna) șopârlă, acum în plină formă, dispare fără un cuvânt de rămas-bun atunci când ne ducem să vedem cum stă cu sănătatea. Să-i fie de bine! Renunțam la capturarea altora. Habar n-au ce pierd: gândaci de toaia frumusețea, lapte condensat și experiența unică a unei ieșiri în larg!

Cumpărăturile se fac la iuțeală și ne înapoiem pe plajă cu câteva cepe și cu pâine. Două minute mai târziu, luăm L.C.T.-ul la abordaj: vlăjganul de azi-dimineață nu-i nici boțman, nici bucătar ci... comandantul navei. Solid, fără să fie corpolent, are părul foarte blond, ochii albaștri și o față deschisă, serioasă. În privirea acestui bărbat de circa patruzeci de ani plutește un amestec de finețe, bunătate și înțelepciune. Mâna pe care ne-o întinde e largă, fermă, cu palma îndreptată în sus, ceea ce, după câte știu, denota – franchețe, cinste și altruism... și, fără voie, mă simt rușinat de mica potlogărie, nici prea mârșavă, dar nici prea elegantă pe care i-o rezervasem: „mutarea Snark...”

Mai întâi, discutăm despre navigație. E și firesc. „Vizirul”[43] se interesează de metodele noastre, fără a încerca să ni le impună pe ale sale. Semn bun. Se interesează și de problemele noastre, ceea ce e un semn și mai bun. E chiar una din acele rare persoane care intuiesc pe loc că un navigator solitar are și alte griji decât cele legate strict de navigație.

Îi place ideea noastră de a fabrica propriile noastre conserve de pește și broasca țestoasă folosind mijloacele de bord. Se interesează îndeaproape și de rudimentarul aparat de scufundare pus la punct pe insula Sfânta Elena. Iar când îi povestesc despre călăfătuirea sub apă și de principiul rumegușului pentru obturarea infiltrațiilor invizibile, atitudinea lui amicală face loc unui alt sentiment. Ochii săi limpezi, ațintiți asupra noastră par a spune: „Noi, americanii, suntem impregnați de convingerea că mecanizarea și tehnicile moderne vor avea întotdeauna ultimul cuvânt... dar iată, doi vagabonzi ai mărilor care o scot la capăt folosind mijloace antediluviene, inspirate de

[43] Denumire argotică dată comandanților de navă. (N.T.)

necesitățile primare ale unei existențe independente.“

— Rămâneți să cinați cu noi, nu-i așa?

— Dar ce-ar fi să veniți dumneavoastră la bord ca să gustați din păsatul nostru? Orez și ouă de pasăre de mare, ca să mai schimbați gustul bucătăriei americane?

— Mi-ar face plăcere, dar să nu complicăm lucrurile: de vreme ce sunteți aici, rămâneți. E mai simplu și… mai schimbați și voi gustul ouălelor voastre cu orez. Apropo, n-aveți nevoie de câte ceva până apucați să fabricați conservele proprii?

Henry e stânjenit. Eu, la fel. E foarte greu să-i spui unui om de treabă: „Bătrâne, nu te sfii. Avem destul loc la bord, iar dacă nu-l avem, îl creăm..” După cum, nu merge nici așa: „Avem câteva cutii cu carne mult prea mari pentru niște solitari și am vrea să le schimbăm pe ceva mai practic."

Henry mi-o ia înainte, precipitat:

— Avem orez, pentru aproape un an și destule provizii ca să putem răzbi luni în șir fără a cunoaște grija hranei zilnice…

Mulțumesc, Henry. Mă simt ușurat. Ca și tine, nu?

Cină într-o atmosferă familială. „Vizirul” e în papuci, cu pieptul gol, la fel ca ceilalți. Fiecare se servește de la bufet.

Urmează ceaiul sau cafeaua, la alegere – deschizi un robinet pentru lichid și apeși pe un buton pentru zahăr – după care un western încheie această mică reuniune amabilă, simplă și veselă, în care fiecare e strigat după prenume, inclusiv comandantul.

Când să ne luăm rămas bun, acesta din urmă ne urează “*all the best*”[44] pentru următoarea etapă și adaugă arătând spre patru cutii mari de carton stivuite lângă scara de bord:

— Sunt pentru voi… Ne-am gândit că aceste câteva provizii v-ar putea prinde bine. Sunt din partea tuturor.

Cum le-am fi putut exprima acestor oameni minunați întreaga noastră recunoștință și bucurie? Am fi dorit nespus s-o facem, dar uite, parcă deveniserăm muți. Poate însă că-i mai bine așa.

Am strâns mâinile întinse tare, tare de tot, cu un nod în gât, fără să pronunțăm un cuvânt. Ce-am fi putut spune, altceva decât uzualele banalități? E atât de greu uneori…!

Cred însă că ochii noștri exprimau din plin ceea ce inimile

[44] Toate cele bune (în engleză în original). (N.T.)

noastre ar fi vrut să rostească.

În bărcuța ce se îndrepta prin noapte către navele ancorate, mai-mai să se scufunde sub greutatea încărcăturii, Henry și cu mine stăteam muți, de parcă din aceste cutii cu provizii s-ar fi degajat ceva sacru, ceva care ne impunea un minut de reculegere și o rugă pentru sănătatea prietenilor noștri de câteva ceasuri.

Cabina *Mariei-Thérèse II* ne-a fost, o dată în plus, gazdă la împărțirea noii noastre comori: asta pentru tine, asta pentru mine, asta pentru tine, asta pentru mine… Cutiile conțineau conserve de carne, fructe, legume, bomboane, țigări, ceai în pliculețe și altele. Pe fundul uneia dintre ele am descoperit două lanterne uriașe și două cămăși din nailon ca s-o putem face pe craii când vom ajunge în Antile…!

Ziua următoare a fost ocupată cu diverse treburi mărunte care preced (pe cât posibil) o nouă etapă: o privire aruncată fungilor și scotelor, o picătură de ulei la scripeți, ordine pe punte și în postul prova, rularea în colaci a parâmelor de ancorare, amararea materialului și, în final, un măturat și câteva găleți cu apă azvârlite pe punte.

S-ar putea că etapa următoare să nu mai fie raiul în sânul căruia am tot navigat de la Cape Town încoace; alizeele de nord-est, mai exact cele de est, vor lua curând locul vânturilor regulate de sud-est care ne-au adus până la Fernando-Noroña. Or în Atlanticul de Nord alizeul nu mai bate cu aceeași regularitate ca la sud de ecuator. Aversele sunt mai frecvente, marea se poate zburli sub efectul puternicului curent care merge de pe coastele Guyanei până în Antile; în sfârșit, proximitatea gurilor Amazonului, prin fața cărora urma să trecem, ne impunea o respectuoasă prudență în verificarea greementului. Numeroase veliere au întâlnit, în largul acestui imens estuar, condiții meteorologice, care n-aveau nimic, comun cu binecuvântatul alizeu de sud-est.

În plus, Henry voia să monteze la loc elicea *Wandei.* O demontase înaintea plecării din Cape Town ca să reducă din frânare și să elimine tentația de a se servi de motor, inutil până acum, dar care în zona Antilelor putea deveni un ajutor prețios.

În câteva minute de muncă sub apă, *Wanda* a redevenit un

velier cu motor auxiliar: elicea a fost plasată în dreptul arborelui portelice, ajustată cu câteva lovituri zdravene de ciocan date într-un căluș intermediar din lemn, apoi fixată cu splinturi. În mările calde, o asemenea muncă e o adevărată plăcere. Trebuie să adaug că Henry n-a recurs nici la bunăvoința mea și nici la calitățile mele acvatice ca să ducă treaba la bun sfârșit… ceea ce m-a ofensat nițel. Animalul voia să-mi demonstreze că nu sunt singurul care poate să se joace de-a peștii!

Către sfârșitul după-amiezii totul fusese isprăvit. Plecarea fusese stabilită pentru a doua zi dimineața.

— Așadar, Bernard, ne-am înțeles? Dacă sosesc înaintea ta la Trinidad, am câștigat pe toată linia. Dacă ajungi tu primul, ștergem cu buretele și rămânem la egalitate. De acord?

— De acord, deși, în caz de vreme rea, nu pot trage prea tare de *Marie-Thérèse II* din pricina catargului putred.

Pe deasupra, acum ai și motor…

— Bun. Bun. Am un motor… Dar nava ta e cu aproape un metru mai lungă decât a mea.

— Ne întâlnim la Trinidad!

Capitolul XIII

CĂTRE ANTILE

Ridic ancora pe data de 19 februarie. La bord, totul e gata încă de ieri, chiar și micul dejun pe care nu-mi rămâne decât să-l încălzesc, odată velele înălțate pe catarge și fungi ca să regăsească alizeul de sud-est.

Știu însă că mă va încerca un sentiment de regret văzând cum defilează la babord plajele și formațiunile stâncoase de pe Fernando-Noroña, căci e aproape criminal să părăsești, după o escală de numai două zile, un decor din care emană o frumusețe atât de misterioasă.

Harta indică o plajă vastă, întinsă pe aproape o milă, la capătul de sud-vest al insulei. Mă tentează teribil să las din nou ancora să cadă în largul golf pustiu pe care-l formează... Dar, asta e!

Wanda și *Marie-Thérèse II* înaintează împreună pe lângă coasta adăpostită de vânt, pe o mare aproape plată, parcursă doar de niște lungi fiori, abia vizibili. Tragem fiecare din noi câte o saulă cu cârlige, dar numai lingurița lui Henry interesează

micile baracude. Nici nu mă miră pentru că, exceptând un unic caz petrecut în Oceanul Indian, nu s-a întâmplat vreodată ca un pește să se milostivească și să muște din momelile mele. E clar că n-am har în materie de pescuit!

Wanda se apropie și, în chip de consolare, Henry îmi aruncă pe punte o baracudă…

În larg acum, pentru ultimele 2000 de mile care mă despart de Trinidad… și de Joyce!

Trinchetinii sunt ridicați, iar velele inferioare desfășurate. După o scurtă ezitare în alegerea capului, cele două nave pornesc împreună în direcția Antilelor, a palmierilor și a muzicii cu ritmuri bizare.

Alizeul suflă regulat cu tăria 3 – 4, mânând din urmă velierele noastre, care înaintează cu patru noduri pe o mare încă liniștită, în vreme ce, treptat, treptat, pământul dispare, înghițit de vălul său de pâclă. La asfințit, *Wanda* e iarăși lider iar eu turbez la gândul dificilei munci care mă așteaptă mâine.

Dorind să sporesc, randamentul micuței cârme automate, am mărit în timpul escalei de la Fernando-Noroña suprafața compensatoare care prelungește safranul spre prova. În apele calme ale golfului a fost de ajuns să scot respectiva cârmă, să operez transformarea pe punte și apoi să așez totul la loc: o treabă de un sfert de ceas, ușoară și plăcută.

Dar… „mai bine e dușmanul binelui”, sună zicala, și la drum partea compensatoare s-a dovedit a fi prea mare: voi fi deci nevoit să tai cu ferăstrăul, sub apă, excedentul, deoarece, în plină mare, îmi va fi imposibil, din pricina ruliului, să scot cârma pe punte, s-o tai și apoi s-o repun.

În timpul nopții, hula crește. Marea și-a redobândit chipul ei firesc, când nu mai există prin preajmă uscat care să tulbure progresia undelor ce o parcurg. În plus, intervine și curentul, sporind ciufuțenia oceanului.

Felinarul lui Henry, suspendat deasupra dublei sale giruete, se joacă de-a v-ați-ascunselea printre creste.

De când a sporit intensitatea vântului, *Marie-Thérèse II s*e lasă prost guvernată: o dată cu creșterea vitezei, cârma automată are tendință de a se așeza de-a curmezișul, frânând.

Fixez, provizoriu, un capăt de saulă la extremitatea micuței

eche striate. Pentru a limita la circa 30° unghiul de oscilație. E ceva mai bine, dar mâine va trebui „s-o operez”, pentru că nava mea se cam aseamănă cu un beţiv; care înaintează împleticindu-se.

Cam la treizeci de mile de dreapta care unește Fernando-Noroña de Trinidad se află un periculos recif de corali crescut chiar la suprafața apei, de aceea, iau capul drept spre nord. Mâine, o dreaptă de înălțime luată dimineața și o alta la prânz îmi vor spune unde mă aflu.

Până atunci însă, prudență, deși în centrul recifului se înalță un far, martor a numeroase naufragii din epoca marilor veliere de altădată, când acestea, pe calm plat (Ceaunul-cu-Negreală fiind foarte aproape), se pomeneau antrenate de curent, deosebit de puternic în zona aceasta. Vântul însă rămâne constant toată noaptea, tăria 4, și farul nu se zărește. Începând cu miezul nopții, soneria deșteptătorului mă expulzează din pat din oră în oră... asta pentru că, pierdut în contemplarea divinităților regăsite, nu izbutesc să mă întind în cabină înaintea acestui ceas tardiv.

Ce păcat că Joyce nu-i cu mine, deoarece acest recif la firul apei are și avantaje: harta indică o enclavă adăpostită de vânt, cu loc de ancorare semnalizat printr-o ancoră. Există chiar și o trecere ce dă spre un vast liman, apărat, din toate părțile, unde ar fi plăcut să rămân câteva zile... sau câteva săptămâni.

Am fi montat bărcuța și ne-am fi dus să-i dăm binețe paznicului de la far și familiei sale; desigur, niște oameni de treabă, pentru că n-am întâlnit decât oameni de treabă, și asta... dintotdeauna!

S-ar putea însă ca paznicul să fie singur, cu păsările sale de mare și broaștele țestoase, vieţuind pe bancul de nisip care domină ţărmul sud-estic al recifului. Am fi devenit, cu siguranță, prieteni; el ne-ar fi dus să-i vizităm domeniul, noi i l-am fi prezentat pe al nostru. Ne-ar fi spus: „Rămâneți aici cât timp doriți; culegeți câte ouă poftiți și scufundați-vă în acest liman, reședință a navei voastre și a peștilor mei, care sunt și ai voștri. Iar când vă veți sătura de șederea pe teritoriul meu, veți pleca așa cum ați venit... Din vârful farului voi privi atunci cum se pierd

în zare aripile albe ale cărăușului vostru, rugându-mă Stăpânului Oceanelor ca ele să vă poarte multă, multă vreme…

Regret că n-am timp să mă opresc, fie și numai o săptămână…

— Haide, haide, există mai încolo și alte tărâmuri și alți oameni…

— Așa e, dar mi-ar fi plăcut să cunosc tocmai pe acel om și reciful lui. Păcat!

— Trebuia să te hotărăști când mai erai la Cape Town! Acum, noțiunea de timp există și pentru tine.

— Adevăr grăiești, navă dragă. Așa să fie de data asta! După Trinidad, totul va intra în ordine…

O dată cu ziua, trinchetinii sunt coborâți, iar vela mare ridicată pentru a lua capa. Astfel; ruliul va fi limitat.. Apoi cârma cea mică e amarată pe axul celei mari și, înarmat cu un mic ferăstrău (și cu un pic de optimism), plonjez ca să mă joc de-a focile sub chila *Mariei-Thérèse II*.

Mi-a trebuit aproape oră de acrobații demoralizante ca să decupez o bucată de scândară nu mai lată de 15 cm și groasă de 2. Pe punte, aceeași operație mi-ar fi solicitat treizeci de secunde; sub apă însă, ferăstrăul se înțepenea în vreme ce pupa țopăia în toate direcțiile. Și nici măcar nu puteam să mă consolez înjurând birjărește. Din fericire, totul se termina odată și odată, și velele pentru vântul din pupa au putut fi, în sfârșit, ridicate.

Direcția a devenit perfectă, frânarea din ajun a dispărut.

Acum, însă, iată-mă posedat de demonul regatei, căruia îi aduc în ofrandă tot circul pe care l-am făcut cu prilejul etapei anterioare: deplasarea tuturor greutăților la prova, vela suplimentară cu marginile libere pe artimon etc…

Vântul suflă constant, tăria 4 și *Marie-Thérèse II* suie și coboară crestele, cu o superbă mustață albă, oferind alizeului cinci vele bine umflate.

Dar, ca și cum toate acestea n-ar fi fost îndeajuns, desfac trinchetinul de drum de pe straiul său și-l ridic în porțiunea liberă dintre cei doi trinchetini gemeni. Iată-le acum, șase la număr. Curat viciu! Mă și umflă râsul imaginându-mi ce cap ar face Slocum, dacă acest patriarh al mărilor ar vedea-o pe *Marie-Thérèse II* înaintând cu toată garderoba ei etalată în vânt.

Și-mi mai imaginez cum același Slocum, odată trecută prima surpriză, mi-ar fi strigat: „Dă-i bătaie, băiete! Profită de vântul acesta bun, care n-o să țină o veșnicie! Iar dacă poți ciupi în fiecare zi câte două mile în plus, asta înseamnă douăzeci de mile câștigate în zece zile, treizeci în cincisprezece..! Noroc, baby, fie ca divinitățile cerului și ale mării să-ți ocrotească pânzele albe!"

Până una-alta, divinitățile invocate par bine dispuse. Berbecii scapără la soare, alizeul ne mână cu cinci noduri și cu ajutorul curentului vom avea un prea frumos siaj în două zeci și patru de ore.

La prânz, când calculez poziția, reiese că marele recif a fost amplu depășit.. Am trecut la... 100 de mile de el! De coasta Braziliei și a Guyanei n-am oricum intenția să mă apropii la mai puțin de 100 – 150 de mile. Curentul va fi mai puțin favorabil în larg, dar ne vom menține în afara liniilor de navigație și a condițiilor meteorologice adesea perturbate de vărsarea Amazonului în ocean, zona în care vânturi violente și curenți ciudați se războiesc întruna.

Timp de trei zile alizeul se menține la tăria 3, diminuând un pic dimineața, de parcă ar fi vrut să-și tragă sufletul.

Nopți spuzite de stele și o mare fosforescentă, cu reflexe jucând pe bordurile navei care trage după sine o lungă panglică albastră-verzuie, perfect dreaptă. Cu cele 15 sau 20 de mile date de curent, obțin o medie zilnică de 100 de mile, pe o vreme ideală.

Va lipsi cumva Ceaunul-cu-Negreală de la întâlnire? Sau ne așteaptă ceva mai la nord? S-ar părea că asta e, pentru ca în cea de a patra zi, pe cerul până atunci cristalin se ivesc cumuluși, iar vântul slăbește. În ultimele douăzeci și patru de ore am parcurs doar nouăzeci de mile.

Dar nu, încă n-am dat peste Ceaunul-cu-Negreala...

În aceeași seară vântul s-a pornit să sufle cu tăria 5, izgonind de pe cer norii care apăruseră în cursul dimineții.

Marie-Thérèse II gonește prin noapte cu peste 5 noduri, târând după sine lungi piele fosforescente, în timp ce stropi de spumă impregnează cu sare lemnăria ei.

25 februarie. —- Trasez pe hartă parcursul ultimelor două zeci și patru de ore: 150 de mile. Dăm pinteni, nu glumă!

Bravo *Marie-Thérèse II,* și mulțumesc ție, curent ecuatorial... fără ajutorul tău n-am fi depășit 130 de mile.

Dimineața vântul și-a terminat rotirea și suflă, din, nou, numai din sud-est. Nava înaintează cu trinchetinii gemeni și velele inferioare.

În ultimele douăzeci și patru de ore au fost parcurse 160 de mile. Dacă lucrurile se mențin așa, în opt-nouă zile Trinidadul se va afla la orizont.

Gurile Amazonului sunt la 250 de mile la babord. Prin urmare, dumneaei *Marie-Thérèse II* nu-mi va putea reproșa că am împins-o să flirteze cu acest țărm rău famat al coastei braziliene! Nici n-aș fi avut vreo rațiune s-o fac, deoarece m-ar fi îndepărtat de linia dreaptă care, dacă și vânturile sunt favorabile, reprezintă uneori drumul cel mai scurt între un punct și altul.

N-am nimic de făcut, decât să gătesc ceva la repezeală și să mai dau, vag, pe ici, pe colo, cu cârpa, operațiune pe care o fac numai când mă simt în mare formă...

Ce-ar fi să încerc să scriu nițel...?

S-ar putea ca azi să-mi pot respecta jurământul de bețiv pe care i l-am făcut *Marie-Thérèse II* înainte de a părăsi Cape Town-ul. Bineînțeles, la fiecare din rarele mele tentative, din nobilul proiect nu s-a ales niciodată mai mult de un rând; ca un făcut, descopeream imediat că o treabă mult mai importantă solicita prezența mea aiurea... pretutindeni altundeva decât în fața unei coli de hârtie ce se încăpățâna să rămână albă.

Jurământul de a scrie în fiecare zi, fie și numai două rânduri, a fost rostit solemn la Cape Town, după ce-am citit *Moana,* rostit ce-i drept cu voce joasă și fără martori. Mă rog, dacă Gorsky a avut curajul și tenacitatea de a reuni, pe toată durata călătoriei, elementele unei povestiri alât de interesante, nu vedeam de ce n-aș fi și eu în stare de așa ceva, sau, ca să fim modești, de ceva pe-aproape!

Da, dar... Exista un „dar" și foarte mulți „dacă" după acest „dar".

Uite că și astăzi, ca și-n celelalte dăți, în clipa în care, mă pregăteam de scris, sunt cuprins de o subită grijă pentru *Marie-Thérèse II:* cum își ține direcția? Velele n-ar putea fi mai bine orientate ca să profite la maximum de acest vânt prielnic care nu

va dura veșnic? Coada harponului și cea a măturii care slujesc să țină depărtate scotele velei inferioare n-ar putea fi cumva deplasate mai spre exterior ca să sporească astfel suprafața portantă a celor două vele?

Și caietul cel gros, pe care într-un moment de imaginație delirantă l-am văzut înnegrit de rânduri dese, dar care tot virgin a rămas, e pus la loc în sertar.

Lenea mea intelectuală îmi apare astăzi cu atât mai detestabilă cu cât tocmai acum și-au găsit amintirile momentul să mă aducă la Toboali…

Snark a poposit în rada micului cătun, indonezian remorcat de o vedetă a poliției, pentru că Deshumeurs și cu mine ne-am găsit să debarcăm, fără viză, într-o Indonezie bântuita încă de amenințarea unui război civil.

Primul interogatoriu avea să-i lase pe polițiști perplecși și indecișI în legătură cu cazul nostru; întrebarea cheie a fost următoarea:

— Care vă sunt profesia și mijloacele de existență?

— Scriitori.

Comisarul care conduce interogatoriul, înconjurat de ciracii săi, se scarpină în cap… Noi, în schimb, suntem cât se poate de decontractați, deși mințim cu nerușinare, niciunul din noi nescriind vreodată măcar un rând.

— Și… ce subiecte abordați? Navigația, bănuiesc?

— Nu tocmai… Ceea ce ne interesează cel mai mult sunt contactele umane. Sunt atâtea lucruri interesante de dezvăluit în legătură ou populațiile printre care ne-am amestecat…

Șeful poliției are un lung moment de ezitare. E clar că am nimerit în plin. Privirile noastre de îngerași nevinovați rătăciți în această lume nemernică ascund cu greutate deliciosul sentiment pe care l-ar încerca doi puștani pe punctul de a căpăta o urecheală zdravănă, dar pe care o vorbă magică i-a transformat pe neașteptate în doi adulți ce trebuie profund respectați din diferite motive, printre care și acela că… ar putea mușca!

Mă simt obligat să mărturisesc că ulterior, după ce indonezienii ne-au dovedit că s-ar fi purtat la fel de gentil cu noi și dacă am fi fost niște vagabonzi ordinari, și dacă am fi fost

personalități marcante, m-am simțit cam „mucea”. N-aveam însă de unde s-o știm, sosind așa cum am sosit în țara lor, remorcați de o vedetă a poliției înarmată eu un tun de 20 mm.

28 februarie. — Alizeul își menține direcția sud-est, suflând exact din pupa. Intensitatea însă i-a scăzut în ultimele două zile: 120 de mile în medie pentru ieri și pentru azi.

Am impresia că Ceaunul-cu-Negreală a fost atins, sau mai precis a fost atinsă zona de calm și vânturi variabile care separă alizeele de nord-est de cele de sud-est.. *Marie-Thérèse II* se târăște pe o mare plată, peste care se boltește un cer împovărat de cumuluși masivi.

Cu toate acestea, niciuna din cumplitele vijelii care m-au asaltat în respectiva zonă a Oceanului Indian nu-și arată hidoasa-i mutră în apele binecuvântate prin care navighez în prezent. Abia dacă vântul, mereu același, sporește nițel la trecerea unei mase noroase. Calmul plat rămâne însă necunoscut, nava primind în pânze suficientă briză ca să le mențină cât de cât umflate, chiar și în perioadele cele mai potolite.

Acopăr în trei zile 130 de mile. Timpul continuă să rămână frumos, deși zeul Soare e în vacanță, undeva deasupra norilor. Rar de tot izbutesc să calculez câte o dreaptă de înălțime, dar e suficient, pentru că ne aflăm foarte în larg.

Dar, în afara condițiilor meteo destul de aiurite ce pot fi întâlnite în vecinătat*ea* gurilor Amazonului, există și un alt pericol extrem de serios în zona lui de vărsare și a coastelor Guyanei: trunchiurile plutitoare ale copacilor smulși de pe malurile marelui fluviu, aduși în mare și apoi purtați de curent de-a lungul țărmului guyanez până în Venezuela.

Riscul de a întâlni un asemenea trunchi împănat de crengi groase, e deosebit de mare. În sezonul ploilor care provoacă gigantice inundații în tot bazinul Amazonului. Curentul, devenit violent, smulge copacii și cară spre Atlantic adevărate insule plutitoare. Și, cu toate că ne aflăm încă în „sezonul uscat“, primejdia continuă să existe: cartea sud-africanului Whitman, istorisind traversarea Atlanticului, de la Cape Town până în Guyana britanică, se află la bord ca să-mi împrospăteze memoria și să mă îndemne la prudență. Pe o noapte neagră și vântoasă,

Whitman și coechipierul său s-au izbit de un copac, având o viteză de cinci sau șase noduri… și târâș-grăpiș au ajuns în… Guyana olandeză ca să repare spărtura din bordaj.

O ușoară diferență de unghi, plus ghinionul, și nava lor se ducea de-a dreptul în Paradisul Velierelor…

Poate că marele Slocum și nava sa *Spray* au pornit împreună, după un asemenea accident, în ultima lor călătorie, pe oceanul veșnic calm și plin de pești al acestui Paradis unde un alizeu moderat suflă veșnic sub un cer cristalin…

Azi însă, un lucru e clar: dacă *Marie-Thérèse II* se va pocni de un trunchi, impactul nu se va produce la viteza unui cal în galop. S-ar putea chiar să considere că nu-i cazul să mă deranjeze din visele mele.

Moralul e excelent, deoarece curentul mai adaugă un nod la ceea ce-mi dă vântul, iar o scrisoare de la Cape Town mă așteaptă la Trinidad.

Vor fi vești bune? Firește, pentru că cele rele nici măcar – nu există: e suficient să le iei de-a-ndoaselea și să vezi partea lor bună! Sper însă că cele de la Joyce să fie îmbucurătoare și să nu fiu silit să le privesc cu ocheanul întors.

Trei zile de-a rândul *Marie-Thérèse II* s-a prelins înspre Trinidad cu un vânt de-tăria 1—2, abia suficient să-i țină trinchetinii ușor umflați și să permită cârmei automate să acționeze asupra șuvițelor de apă.

Cerul continuă să fie acoperit, dar vremea e suportabilă pentru că nu plouă; Căldura a sporit considerabil, dar ghereta dinspre provă deschisă zi și noapte de la plecarea din Cape Town, permite o excelentă ventilare a întregii nave: ușorul suflu captat de trinchetini coboară de-a lungul velei, pătrunde prin orificiul gheretei și iese prin capacul cabinei, după ce a traversat toată cocă, de la prova la pupa, împiedicând totodată formarea mucegaiului, apariție frecventă și scârboasă în condițiile unei lungi perioade de vânturi contrare si mare agitată.

Suntem pe 1 martie.

De la două dimineața *Marie-Thérèse II* gonește pe o mare

dezlănțuită. Valurile mătură puntea, stropi de spumă biciuiesc cabina. Cu vânt-ul strâns, velele pline, capacele închise, trinchetinii au fost înfășurați pe tangoane bruiate la semn, gata a fi ridicați de îndată ce vâniul va deveni prielnic.

Schimbarea s-a produs subit, fără preaviz... Atât cât să-mi aducă aminte că vânturile nu sunt mereu favorabile și că vremea frumoasă nu-i nici ea veșnică. Ca întotdeauna când sunt obligat să manevrez de pe punte, noaptea, pe ploaie și vânt, ies din cabină blestemând că nu-i dreptate pe lumea asta! și iarăși, ca întotdeauna, readaptarea e instantanee, manevrele terminate cu calm, iar primusul aprins sub ibricul de cafea: o moca, doua, trei... ibricul e gol și mie mi-a pierit somnul. Dau drumul la radio. Ia te uită, lumea nu doarme pe pământul ăsta? Ah, da! mai sunt și fusele orare...

Zorii mă găsesc ocupat să-mi fac toaleta pe punte, contrar proastelor deprinderi dobândite în Atlantic (mă refer la sculatul de dimineață, nu la toaletă!). Brusc, înțeleg de unde-i vine mării agitația asta. Culoarea ei albastru închis a dispărut, înlocuită de una cenușiu-murdar cu tente verzui: apele Amazonului? La 120 de mile de coastele Guyanei? Aoleo, ce inundații trebuie să fie pe „tăpșanul cu vaci”!

În cursul după-amiezii, un grup de dorade își face; apariția lângă bordul meu și harponul e repus în serviciu. Din păcate scula asta costisitoare nu-și justifică prețul. Prima doradă, mai lungă de un metru, se degajează dintr-o simplă zvâcnitură, deși a fost lovită în plin. A doua, face la fel, fără efort.

Hotărât lucru, în ciuda dimensiunilor sale respectabile, tridentul acesta nu face mare scofală când e vorba de pești atât de mari.

Atunei intră în acțiune harponul „marca casei”, fabricat de mine la Cape Town; de data asta o magnifică doradă e harponată la marea artă, săltată fără greutate pe punte și azvârlită în cabină prin capacul de intrare, deoarece mă tem să nu-mi scape, atât de viguros se zbate. Abia apuc s-o domolesc cu câteva ciocane în cap înainte de a-mi fi demolat ea întreaga bucătărie, căci cratițele și tingirile începuseră deja să sară în tavan! Peștele acesta de un metru douăzeci s-a dovedit incredibil de puternic, de asemeni, din câte mi-a povestit Jean Gau în timpul escalei de

la Durban, sunt și de o incredibilă vitalitate. Gau prindea frecvent dorade cu ajutorul unei sfori foarte scurte, având drept momeală o bucată de cârpă albă sau roșie pe care o juca în apă, ca să-i creeze victimei iluzia unei pește zburător.

Doradele îl însoțeau pe *Atom* de câteva săptămâni, iar lui Jean Gau nu-i plăcea peștele reîncălzit. Așa stând lucrurile, într-o zi, când amicul meu a avut chef de pește, a prins o doradă, a decupat din flancul ei un fileu după pofta inimii, după care a aruncat îndărăt peștele în mare… ca a doua zi să-l găsească înotând alături de bordul navei. A doua zi și încă multe altele!

De ieri, am parcurs 130 de mile sub o ploaie de stropi, pe o mare cu valuri mărunte, agitate și neregulate, străbătută de imprevizibile frisoane, efect al unui vânt de larg și al unui curent contrariu, sau ceva pe aproape.

Către seară, vântul amorsează mișcarea sa giratorie spre est. Nu încape îndoială, alizeele de nord-est și de sud-est și-au declarat război din cauza unei regiuni care aparține, de regulă, Ceaunului-cu-Negreală. Nu-i nimic, e mai bine așa!

La asfințitul soarelui, ridic trinchetinul din babord și filez scotele celorlalte vele pentru aliura de mare larg. Timpul pare să vrea să se îndrepte și luna, aproape plină, lasă orizontul să se întrevadă printre vălătucii de nori. Va continua să fie tot plină și când voi atinge Antilele. De altfel, face parte din micile mele calcule: acelea de a încerca să conjug, pe cât se poate, atingerea uscatului cu lună plină, pe baza unei estimări aproximative a duratei traversării. Așa mi s-a întâmplat la Durban, așa ar trebui să mi se întâmple și la Trinidad…

Când e vorba însă de navigația costieră, prefer să plec puțin înaintea clarului de lună ca să profit cât mai mult de ajutorul dat de astrul nopții. Bineînțeles, nimic nu-i perfect, deoarece în timpul lunii pline curentul mareei e mai puternic. Dar și fără lună deloc, tot puternic e…

5 martie – Adaug încă 150 de mile celor de ieri.

Demonul regatei, izgonit în ultimele zile, iese la iveală. Car iarăși tot ce-i mai greu la prova, fixez focul în pupa triunghiului liber care separa trinchetinii gemeni, iar vela de rezervă a artimonului o ridic din nou pentru a ușura pupa… obținând astfel,

la calculul de prânz de a doua zi, un parcurs de 165 de mile. E ceea ce a dat mai bun *Marie-Thérèse II de c*ând s- născut! Dar, fără intenția de a o jigni, i-a dat și curentul un mic ajutor. Până la Trinidad mai sunt doar 300 de mile…

De trei zile încoace o mică pasăre de mare, semănând ca formă și dimensiuni cu goeleta albă din Oceanul Indian, ne vizitează pe seară și în timpul nopții. Uneori, se așază pe tangonul trinchetinului babord și, vârându-și capul sub aripă, doarme o oră sau două, după care își reia zborul.

Familiară și sălbatică totodată, se apropie mult, dar preferă să rămână într-un spațiu unde simpatia și mâinile mele n-o pot atinge, deși mi-ar plăcea s-o prind și s-o instalez vremelnic în cabină unde i-ar fi cald. Mă suspectează degeaba pentru că, în niciun caz, n-aș trata-o ca pe un vulgar guguștiuc de la Durban…

Guguștiucii ăia au scăpat ca prin urechile acului! Întrucât erau prea prudenți ca să ne lase să ne apropiem până la bătaia prăștiei, Henry și cu mine am încercat să punem în practică o idee machiavelică, idee care avea să-i transleze de pe cheu direct în cuctele noastre: boabe de porumb lăsate să macereze o zi într-un coniac de proastă calitate. Boabele au fost apoi răspândite cu generozitate în locul unde știam că se adună, iar noi, la vreo cincizeci de metri distanță, am așteptat că efectele alcoolului să se manifeste.

De manifestat se pare că s-au manifestat, dar guguștiucii și-au luat, în prealabil, zborul, ducându-se să se desmahmurească pe acoperișuri, fără să mai aștepte tirul meu devastator și sacul cu fermoar pregătit de Henry.

5 martie. — Alte 150 de mile la prânz.

Cu voia zeilor, Trinidadul va fi vizibil mâine dimineața.

De ieri după-amiază, marea a redevenit albastră. Navigăm încă pe o apă de un verde murdar, agitată și neregulată în pofida unui minunat vânt din pupă. Apoi, la câteva sute de metri de etrava a apărut, pierzându-se în zare, o linie de spumă, perfect dreaptă de parcă ar fi fost trasă cu creionul. În răstimpul a câtorva minute, *Marie-Thérèse II* a trecut peste această misterioasă frontieră, pătrunzând într-o apă albastră,

odihnitoare, respirând regulat.

Abia după aceea mi-am adus aminte că ar fi trebuit să-mi înmoi piciorul în mare, o dată înainte de această departajare a apelor și o dată după ea, ca să verific dacă era vorbă nu mai de o diferență de culoare, datorată penetrației Amazonului, sau dacă la originea fenomenului sta și o modificare de temperatură.

E lună plină. *Marie-Thérèse II* își taie drumul cu circa cinci noduri, printr-o noapte limpede și sub un cer tropical presărat cu mici cumuluși prevestitori de vreme bună. Alizeul de nord-est s-a stabilizat, umflându-ne velele obișnuite de drum.

Simili-goeleta mea albă e iarăși pe catarg... dar cred că e pentru ultima oară, căci de mâine voi deveni și eu o pasăre portuară.

Ah, iertați-mă, zei, am uitat să adaug: „Cu voia voastră...”

Noapte senină, noapte albă." N-am încotro, trebuie să veghez: la vreo treizeci de mile la est de Trinidad se întinde un afurisit de recif la firul apei, În plus, în momentul în care *Marie-Thérèse II* se va afla în preajma lui, luna va fi trecut la vest, or, când luna e în spatele unui recif de suprafață, e eu neputință să-l vezi. Capul pe care-l ținem ar trebui să ne facă să trecem cam pe la douăzeci de mile la nord de pietroiul ăla, dar ce încredere poți avea în curenți. Mai ales când e lună plină?

În noaptea asta ar fi existat condiții ideale pentru a-mi calcula poziția după stele. Păcat, sau mai exact, ce idiot am fost că n-am învățat mai devreme să fac acest calcul extrem de simplu. Și când te gândești că prietenii mei de pe *Jeanne d'Arc* și *La Grandière* erau dispuși să mi-l explice, ba să-mi ofere chiar și efemeridele anului... Am refuzat. De ce? Chipurile, n-aveam timp să-mi impui capul cu chestii din astea.

Altădată... poate când oi ajunge în Martinica... Triplu cretin!

Un cârd de delfini ne escortează o bună jumătate de oră, dar amenință cu dispariția imediată dacă persist să-i necăjesc cu lanterna mea care, odată ațintită asupra lor, îi înnebunește de groază. Pe mine, mă amuză. Nu și pe ei!

La ora nouă dimineața zăresc Trinidadul. Apoi, mai la nord, insula Tobago se desprinde încetișor de linia orizontului. Ne

îndreptăm direct spre pasajul dintre ele. Bine țintit, chiar și fără poziție calculată după stele!

Ceva însă, vreo divinitate mai de rangul doi, îmi șoptește la ureche că lucrurile nu-s chiar în ordine: dacă Tobago a devenit vizibil, Trinidadul ar trebui să-mi apară mult mai mare…

O dreaptă de înălțime luată mai degrabă „așa, ca chestie” mă plasează pe o linie care duce aproape direct pe Tobago și… în plin pe Trinidad!

Calculez, și o a doua dreaptă de înălțime. Ifosele mi s-au cam dus: poziția e aceeași!

În sfârșit, mă lămuresc și… nu mă simt prea mândru: uscatul cel mare pe care-l văd e Tobago, iar cel mic, o insulă situată mai la nord.

Cu puțină minte, ar fi trebuit să prevăd că, deviat, de masiva insulă Trinidad, curentul ecuatorial va lua direcția nord odată ajuns în preajma ei…! O simplă aruncătură de ochi pe hartă și totul devenea evident!

La amiază, Tobago e depășit pe la nord și purtat doar de trinchetinii gemeni, alunec pe lângă țărmul apusean pe o mare perfect calmă.

Noaptea ne găsește în sudul insulei, duși de aceiași trinchetini spre Trinidad, cu felinarul legănându-se între sarturi și cu mine țâșnind pe punte din cinci în cinci minute deoarece numeroase nave mari folosesc această trecere. Încă o noapte albă.

Har ție, cel ce ai descoperit cafeaua! Și ție, Neptun, mii de mulțumiri pentru că mă răsfeți cu atâția pești zburători!

Optsprezece exemplare „apuntate“ în cursul nopții! N-am văzut niciodată atât de mulți la un loc…

Pe data de 7 martie, la amiază, am lunecat suplu, cu vântul din pupa, prin strâmtoarea care deschide accesul în golful Paria. Au urmat câteva ceasuri de ușoare vânturi contrarii, ca apoi o briză violentă din față să mă oblige să închid ghereta din prova fiindcă valurile se rostogoleau voioase pe punte. Valuri mici și frământate pe care nu le-aș fi bănuit niciodată în acest golf mare și închis.

Pe la zece seara ancora cădea la o jumătate de milă de laht-Clubul local, lângă, flancurile unui cargou care descărca bauxită. Imposibil să merg mai departe: vântul căzuse complet, iar eu nu

aveam decât o singură dorință: să dorm.

A doua zi dimineață, ancora era trasă pe punte ca să cadă din nou, după câteva ceasuri, în portul pentru goelete, în fața birourilor vamale. *Wanda* o fundarisise pe a sa cu o oră mai devreme.

— Hei, Bernard, copaia ta a venit iarăși după mine!

— Ba să mă ierți, de data asta *Marie-Thérèse II* a ancorat aseară pe la zece în dreptul laht-Clubului. Acolo voiam să te aștept. Ce zici Henry, dăm cu buretele sau ai de gând să te tocmești?

— E adevărat că ai venit aseară?

— Bineînțeles; ba am făcut chiar și o plimbare pe coasta de nord a insulei Tobago, așa ca să învăț nițică geografie…

— Zău, măi? Te-a ajutat curentul. Te-ai îndepărtat de Darien Rock, nu-i așa? Eu am preferat să atac Trinidadul pe la sud. În „Gurile Șarpelui” am avut parte de o mare cumplită… în fine, de data asta ai câștigat, așa că ștergem totul, după cum ne-am înțeles.

— Pari sleit de puteri, Henry. Hai vino la bord să luăm micul dejun, după care poți rămâne să tragi un pui de somn, în timp ce cu mă reped până la poștă…

— Ascultă, *French bastard,* te-ai uitat în oglindă? Se vede treaba că arzi de nerăbdare să-ți iei scrisorile, dacă la ora asta nu traci la aghioase!

Capitolul XIV

TRINIDAD

Trinidad este cea mai mare insulă din grupul Antilelor de Sud. De asemeni, și cea mai bogată. O bogăție relativă, e cazul s-o spunem, dar totuși bogăție, pentru că totul e relativ și ne aflăm în Antilele de Sud.

Trestia de zahăr, citricele, porumbul și cocotierii reprezintă principalele resurse ale solului. Țițeiul, extras din subsol de numeroasele sonde instalate pe uscat și pe apele golfului Paria, pornește prin conducte să umple uriașele rezervoare de la care se alimentează o întreagă flotă de petroliere de toate naționalitățile.

O altă avuție, mai puțin concretă decât petrolul și trestia de zahăr, dar infinit mai prețioasă, diferențiază Trinidadul de rudele sale apropiate și-l ridică la rangul de capitală a Antilelor de Sud: Muzica.

O muzică alcătuită din melodii, dar mai cu seamă din ritmuri, în care se dezvăluie tot sufletul Africii bătând în tam-tamuri întinse cu piei de animale sălbatice. E drept, tam-tamurile de altădată au cedat locul poloboacelor din tablă din care însă țâșnește întreaga pasiune pe care inimile acestor foști sclavi știu

s-o libereze.

Odată asamblate bărcuțele noastre, am pornit-o la țărm unde serviciile Vămii, Imigrării și Căpităniei portului ne-au rezolvat treburile rapid și cu amabilitate. Într-o jumătate de oră, toate hârtiile noastre au fost avizate, fără prea multe întrebări.

În ceea ce mă privește, formalitățile nu prezentau complicații prea mari întrucât un acord franco-britanic îi autorizează pe cetățenii francezi să rămână fără viză (deci fără sâcâieli administrative) în teritoriile britanice; la rândul lor, cetățenii britanici beneficiază de aceleași drepturi pe teritoriul francez (măcar atât am învățat și eu lucrând la Consulatul Franței pe insula Mauritius!).

Cu Henry însă era cât pe-aici să se întâmple o chestie absolut năucitoare: Serviciul de imigrare era în drept să-i ceară depunerea unei sume de 1 000 de dolari, cu titlul de cauțiune, dacă șederea depășea două-trei săptămâni (sau poate o lună, nu-mi amintesc prea bine). Or, Trinidadul face parte din Comonwealth. Iar Henry era cetățean britanic! În același timp, trinidienii pot debarca în Anglia și rămâne acolo cât doresc... Poftim de mai înțelege ceva!

Întrebărilor privitoare la durata sejurului Henry a răspuns evaziv „că nu știe exact...”, „că nu-i place să rămână prea multă vreme în aceeași văgăună...”, „că Wanda oricum trebuie să ajungă pe un slip și că asta se va întâmpla, probabil, în Martinica..." etc....

Cert e că întrebările indiscrete au încetat. În fond, Henry n-avea o mutră de pirat, iar soarele fierbinte al tropicelor ajunge să tempereze aproape întotdeauna rigorile regulamentului administrativ; în fond, trinidienii sunt în general oameni de treabă care, au înțeles că în însorita lor țară nu-i cazul să ia lucrurile prea în serios. Bravo lor!

Poșta fiind la doi pași, ne-am înhățat la repezeală corespondența și am pornit în căutarea unui colțișor liniștit și răcoros unde să ne putem citi în liniște scrisorile.

„Hotel de Paris”... Hai să vedem despre ce-i vorba...!

Străbatem holul și dăm peste o curte umbrită, cu mese

rotunde, scaune cochete și cu imagini pitorești pe pereți. Un bar, iar în fund o estradă pentru orchestră. Decor tropical, răcoros, primitor. Să ne instalăm!

În același moment; iată și "panterele" locale venite să se informeze de dorințele și nevoile noastre... Evident, nimerisem, țanc pe țanc, într-un local pentru marinari!...

— Fete de treabă...! a enunțat Henry. Nu ți se vâră în suflet, nu-ți poartă pică pentru refuz, nu cer mult... și-s a dracului de atrăgătoare sub vălurile alea!

Veștile primite sunt bune, dar trebuie să dau dovadă de răbdare: transportul pasagerilor de la Cape Town până în Antile e asigurat numai de cargouri mixte, iar locurile sunt reținute cu mult timp înainte. Joyce s-a înscris imediat după ce a primit telegrama mea din Sfânta Elena, dar va fi nevoită să-și aștepte rândul, între timp va încerca să strângă niște bani (excelentă idee!) și mă va ține săptămânal la curent cu situația plecării. În legătură cu data acesteia din urmă, agenția nu poate preciza nimic în momentul de față.

Expediez, la rându-mi, scrisori și telegrame (dacă-i bal, bal să fie!). Prima din ziua aceea a fost adresată ocazionalei mele cunoștințe, D.F. Dorward, ornitologul din Ascension; îi comunic observațiile mele în legătură cu zonele în care am văzut, scumpele sale păsări. Notasem pentru el:

„9 februarie. — Între Ascension și Fernando, la 300 de mile de Ascension: faetoni-cu-coada-albă și caragațe.

13 februarie. — La 600 mile de Ascension și 500 mile de Fernando, văzut stol important de caragațe, cu mult tineret.

Exemplarele tinere sunt ușor de recunoscut după penajul cu picățele (picățelele dispar o dată cu vârsta)".

După ce expediem corespondența, Henry se duce la treburile lui, iar eu pornesc să fac o vizită de politețe consulului Franței.

Domnul Jacques Boizet mă primește într-un mod încântător și, dată fiind ora, mă reține la masă la „ce s-o nimeri", însă aș putea jura că povestea cu „ora tardivă" a fost o pură născocire.

Ne găsim, chiar din primul moment, un punct comun: Asia, pe care o iubim deopotrivă, și unul, și altul. Această Asie profundă, rafinată, atât de seducătoare...

Până la urmă, vizita, pe care o crezusem de pură curtoazie, s-a

transformat, de fapt, în întâlnirea a doi dezrădăcinați, răscolind amintiri comune și văzând cum renasc sunetele, culorile, magia unui pământ pe care, probabil, n-aveau să-l mai regăsească niciodată: pământ natal pentru unul, pământ de adopțiune pentru celălalt. De când mi-am luat rămas bun de la Indochina n-am simțit niciodată ca în acea clipă în ce măsură am rămas adânc atașat de țara copilăriei mele!

După cum, iarăși nicicând, nu mi-am imaginat că doi oameni atât de diferiți cum poate fi un Consul general al Franței, rafinat până-n vârful unghiilor, și un navigator solitar ce se hrănește cu orez și umblă numai în pielea goală când e la bord, pot avea o optică atât de asemănătoare asupra vieții! În fond, de ce nu? Oare iubirea pentru Asia nu poate semăna, un pic, cu o devoțiune?

Henry a părăsit Trinidadul primul: „Ne întâlnim în infern, *you French bastard!*

Dacă-i destul de cald..; *you English tramp!*

Eu am de gând să mai rămân o săptămână la ancoră, pentru că „Alianța Franceză" a organizat o mică reuniune patronată de consul, reuniune la care urmează să fac, pentru membrii Alianței, o cozerie despre drumurile mele.

În viață, am mai avut parte de chinurile tracului. Dar niciodată ca în ziua aceea, și niciodată un timp atât de prelungit! De ce aici și nu în insula Mauritius, de pildă? Digestia? Poziția lunii pe cer? Habar n-am. Însă am înțeles, odată pentru totdeauna, că nobila profesiune de conferențiar nu-i de mine! Drept mulțumire (și consolare) pentru eroicele mele bâjbâieli, secretarul Alianței mi-a remis un cec de 50 de dolari…

Drăguț din partea lui, mai cu seamă că nu-mi rămăsese mare lucru în buzunare ca s-o fac pe junele-prim în Antile.

Să sperăm că economiile lui Joyce…

Apropo de Joyce, scrisorile sale continuă să rămână imprecise în legătură cu data plecării. S-a înscris, atâta tot, și se poate îmbarca peste o săptămână… sau peste șase.

Dat fiind că trebuie obligatoriu să carenez. O voi face la Saint Lucia și, imediat după aceea, mă voi întoarce aici ca s-o aștept.

O telegramă e expediată la Cape Town: „Plec mâine pentru

carenaj la Saint Lucia. Trimite scrisorile la post-restant. Revin la Trinidad la plecarea ta de la Cape Town". (Cam lung pentru o telegramă, dar... când ai fost conferențiar și ai 50 de dolari în buzunar...)

Deci, totul e pus la punct: convenisem, de altfel. Încă din timp, prin scrisoare, că Joyce să-mi telegrafieze de îndată ce vă cunoaște data plecării, și că-mi va expedia o a doua telegramă în ajunul îmbarcării ca să-mi precizeze data sosirii cargoului la Trinidad. În acest fel, nu riscăm să alergăm de colo până colo prin Antile, încercând să dăm unul peste celălalt...

Capitolul XV
TRINIDAD-MARTINICA: 250 MILE

O privire superficială aruncată peste harta Antilelor de Sud te-ar putea îndemna să crezi că aici e paradisul marinarilor; insulele sunt dispuse riguros pe o linie orientată aproximativ nord-sud de

la Trinidad la Martinica, de unde continuă într-o curbă grațioasă către nord-vest. Lungile săgeți care simbolizează alizeele întretaie această linie într-un unghi aproape drept. Minunat! Oriunde ai vrea să mergi, ai mereu vânt din travers sau vânt strâns!

Apar însă și alte săgeți, mai micuțe, neremarcate de prima dată, care indică direcția curenților, mai bine zis a „curentului”: spre vest, numai spre vest.

Observând mai atent aceeași hartă, remarci și niște adnotări marginale de natură să-i furnizeze navigatorului informații și mai complete. De exemplu: „Curentul este, în general puternic în șenalul care separă Trinidadul de Grenada, atingând uneori viteza de 70 de mile în 24 de ore...." (întregul șenal totalizează 80 de mile).

În alte trecători, curentul e mai puțin puternic, deși rareori inferior unui nod. Cu alte cuvinte, indiferent unde te-ai îndrepta de-a lungul acestei centuri de insule, navigația se va face numai cu vântul foarte strâns. Deoarece trebuie ținut seama de pronunțata derivă provocată de curentul constant care scaldă Antilele.

Dimpotrivă, această hartă, destinată navelor mari, nu conține o informație de maximă importanță pentru veliere: cea privitoare la starea mării determinată de vântul venit de pe insule. Un bătrân căpitan de goeletă mi-a spus:

— La prima vedere, poți spera într-o mare calmă. Așa e, dacă te afli la nu mai mult de trei-patru mile de uscat. Mai încolo, lucrurile, se schimbă și iată de ce: marile ondulații ale Atlanticului, pătrunzând prin șenalele care separă insulele, le ocolesc pe acestea din urmă ca să se reîntâlnească, la câteva mile, în valuri venind din două direcții, aproape perpendiculare una pe alta, răscolind marea.

Aceste informații se încheiau cu următorul sfat, rezultat al unei îndelungate experiențe:

— Strânge cât mai tare vântul fiecărei insule, chiar dacă abia suflă? Tot o să existe o adiere de care să profiți, iar marea va fi perfect calmă, fără curenții de vest. Pe șenalele care separă insulele hula va fi normală, însă curentul va spori serios deriva. Deci, strângi vântul cât poți. Dacă însă din nenorocire ai scăpat

prima insulă – în cazul nostru Grenada – te plâng, deoarece vântul riscă să fie slab, iar marea foarte agitată. În atare condiții, ai șansa să le ratezi pe toate și să te trezești pe undeva pe lângă Guadelupa, cum mi s-a întâmplat o dată!

La 26 martie 4958 ancora e depusă, pe punte, pânzele ridicate și *Marie-Thérèse II* se îndreaptă spre pasajele ce se deschid către larg, în direcția Grenadei, primul jalon pe drumul spre Saint Lucia.

Adolfo mă însoțește, bântuit și el de demonul nestatorniciei, e pasionat de nave și se gândește să-și construiască un velier de îndată ce va avea fondurile necesare. În așteptarea zilei celei mari, Adolfo, care n-a pus niciodată piciorul pe puntea unui vas, dorește cu ardoare să primească botezul mării și să învețe cât mai multe, în cât mai scurt timp.

Un tovarăș de drum e contrar principiilor mele, deși martor mi-e cerul, nu-s nici pe departe omul principiilor. Dar, o experiență nu înseamnă lege, și, în plus, am o reală simpatie pentru acest bun camarad care va spori poate într-o zi, dispersata noastră familie de hoinari ai mărilor, acceptând deopotrivă bucuriile și mizeriile pe care le comportă acest statut.

De altfel, e preferabil ca Adolfo să aibă prilejul să întrezărească realitatea înainte de a îmbrățișa această nouă credință și a se lansa, trup și suflet, în construirea navei visate.

Îmbarcarea, băiete! În doi timpi și trei mișcări vom fi la Saint Lucia!

Aoleu! Am uitat să adaug formula sacră, plină de respectuoasă prudență: „Dacă zeii, care sunt mari, o vor îngădui…”

Și am mai uitat să precizez că ne îndreptăm „spre“ Saint Lucia și nu „la“ Saint Lucia. În fond, 200 de mile sunt un fleac !

Odată ajunși, Adolfo se va întoarce ia Trinidad cu una din numeroasele goelete care circulă printre insule.

Am ieșit din pasaje în larg exact înainte de apusul soarelui.

Cârma automată a fost pusă în funcțiune și întâia parte a parcursului a fost atacată de noapte. O primă prostie: în Antilele de Sud, alizeul are tendința să-și schimbe direcția în timpul nopții, modificând capul cu câteva grade. Ca atare, un elementar

bun simț ar fi trebuit să mă povățuiască să arunc ancoră la adăpostul unei insule și să aștept acolo dimineața, ca să profit apoi de un vint mai puțin năzdrăvan.

Dar, de, mă frigea zorul să ajung la Saint Lucia!

Vântul s-a întețit și *Marie-Thérèse II* navighează strângând cât poate vântul, adică fără prea multă convingere, din pricina carenei sale murdare. O a doua prostie: o carenă murdară încetinește fantastic înaintarea unei nave, mai ales când merge cu vântul strâns, iar curățirea, sub apă, a unei coci, când ambarcația e la ancoră, nu prezintă niciun fel de dificultate. E o operațiune pe care am făcut-o nu o dată înainte de carenaj.

Dar iată: ziua și chiar ora plecării au fost stabilite în pripă (ceea ce era și așa îndeajuns de ridicol) și, mai ales, respectate (ceea ce este tâmpenie curată!)

Solitarul pleacă când știe că totul e gata la bord, fără să-i pese nici de dată, nici de oră. Sau, și mai bine: pleacă atunci când simte că a sosit momentul să ridice pânzele...

La răsăritul soarelui căutăm Grenada care... lipsește la apel! Abia după câteva ore, iat-o desprinzându-se din pâclele sale la vreo cincisprezece mile pe direcția vântului.

Schimbare de drum la amiază: Grenada trebuie atinsă cu orice preț, apoi urmărită centura insulelor până când voi ajunge la Saint Lucia.

Era o a treia prostie! Curentul de vest e mult mai puternic între Trinidad și Grenada decât ceva mai la nord...

Și, ca un făcut, o altă schimbare de drum efectuată noaptea ne-a adus, a doua zi dimineața, exact în locul de unde plecasem (să zic bogdaproste că nu ne-a dus mai în larg').

Am adoptat atunci o soluție mai bună (sau, în orice caz, cea mai puțin proastă): cap nord, cât mai aproape de direcția vântului. Dar, așa cum mi-a spus și bătrânul patron de goeletă, alizeul își pierduse regularitatea, iar marea devenise frământată, făcând progresia dificilă și sporind deriva. După două zile, adică la patru după plecare, insula Saint-Vincent a fost, în sfârșit, zărită, apoi atinsă în timpul nopții. Mai rămânea să străbatem pasajul care o separă de Saint Lucia ca țelul nostru să fie atins.

Dacă aș fi fost singur, rămâneam la ancoră ca să-mi mai trag

nițel sufletul. Cu Adolfo însă la bord, eram stăpânit de o idee fixă, înrădăcinată aproape imediat după plecare: să ajung la Saint Lucia și să mă debarasez cât mai repede de această prezență străină care, fără să vrea, distrugea tainicul echilibru existent între mine și navă.

Cred chiar că, în sinea mea, l-am urât pe bietul Adolfo, căruia n-aveam să-i reproșez altceva decât că fusese martorul mediocrității mele și, ceea ce era și mai rău, a vasului meu. Cum putea însă *Marie-Thérèse II* să posede o suprafața convenabilă de velatură când eu n-am avut grijă să înlocuiesc catargul principal imediat ce am sosit la Trinidad? Cum putea înfrunta, biruitoare, marea asta frământată cu carena ei murdară? N-ar fi trebuit decât s-o curăț de cochilii pe când stătea la cheu, înainte de a ridica ancora și de a porni... de unul singur!..

După alte câteva ore, insula Saint Lucia se gasea la cincisprezece mile... pe direcția vântului! În dimineața următoare, era la vreo douăzeci de mile, tot pe direcția vântului, în pofida unei excelente brize care mi-a permis să schimb de drum și să merg spre est cu trei noduri; din păcate însă, în zona respectivă curentul venea din contrasens cu peste trei noduri...

Atunci, am fost nevoit să întreprind ceea ce ar fi trebuit să fac demult: să degajez carena cu o perie de sârmă. Voi pierde timp? Ei și, o să-mi scot, pârleala mai încolo, înzecit poate! Așadar, *Marie-Thérèse II* e pusă în pană, iar eu trec peste bord, înarmat cu ochelarii mei de scufundare și cu o racletă. În sfârșit, iată-mă singur, sub apă, cu nava mea!

Moluștele sunt îndepărtate, mâzga depusă pe cocă e rasă. Timpul a trecut la repezeală: credeam că n-am stat sub apă mai mult de douăzeci de minute și, când colo, am muncit la cocă mai bine de un ceas.

Direcția nord acum, și fie ce o fi, chiar dacă nimerim în Guadelupa sau la dracu-n praznic!

A doua zi, după șase zile de la plecarea din Trinidad, filez cinci metri de lanț și las ancora să cadă în fata Martinicăi. Uf !

Capitolul XVI

ÎN MAREA ANTILELOR

Wanda e la ancoră!

Henry, smuls din cabină de veselele noastre chemări, formulate într-un limbaj pe cât de sonor, pe atât de „pitoresc” (să sperăm că doamnele de pe cheu nu înțeleg engleza !), ne anunță că pe Saint Lucia n-a existat niciodată vreun, doc uscat, altfel decât sub forma nebuloasă a unui vag proiect….

„Din informații serioase știu că singurul slip din toate Antilele de Sud se găsește aici, în Martinica.”

Dacă stau să mă gândesc, zeii n-au aranjat prea prost lucrurile. Mai întâi, m-au învățat că un navigator solitar nu-i întotdeauna o ființă îndeajuns de sociabilă ca să poată lua la bord un tovarăș de drum de același sex. Apoi, m-au condus spre singurul loc unde *Marie-Thérèse II* putea fi carenată. Mai bine nici că se putea!

O telegramă a fost imediat expediată lui Joyce ca să-i comunic schimbarea mea de domiciliu; o alta, poștașului din Saint Lucia, cu rugămintea de a-mi reexpedia corespondența la Fort-de-France, ghișeul post-restant.

Totul fiind pregătit, nu-mi rămânea decât să sper ca voi primi cât de curând vești de la viitoarea mea coechipieră.

Iau legătura cu domnul Grant, proprietarul șantierului de halaj, căruia îi explic cât de mult m-ar ajuta luându-mă pe slip o dată cu *Wanda,* sau imediat după ea, astfel încât să apuc să ajung la Trinidad în termenul cel mai scurt posibil și la timp. Mi se

promite.

Aici se impun câteva cuvinte despre acest om admirabil binecunoscut de toți navigatorii care acostează în Martinica și față de care el manifestă o atenție aproape paternă.

Domnul Grant aparține uneia din marile familii martinicheze. Proprietar imobiliar și plantator, el deține și acest șantier naval care… nu-i aduce nici un beneficiu.

Nici unul? Și atunci, de ce-și petrece aici mai tot timpul investind în respectivul șantier o energie pe cât de tenace, pe atât de emoționantă, dacă bilanțul anual e de fiecare dată neutru? Pentru că domnul Grant IUBEȘTE profund navele. Le iubește pe toate, fie că-i vorba de un cursier rasat, de-o troacă mai mult largă decât lungă, de-o strecurătoare, de o superbă carenă nou-nouță sau de o cocă ce și-a trăit traiul și și-a mâncat mălaiul.

Ce importanță are faptul că șantierul nu strălucește din punct de vedere financiar, dacă navele sunt reparate, protejate, puse, pe linia de plutire? Oare i-ar păsa unui medic care și-ar exercita profesiunea din pură vocație dacă scoate sau nu bani de pe urma clinicii pe care o are? Esențialul pentru el n-ar fi ideea că ușurează suferința semenilor, că-i tămăduiește?

Este exact ceea ce face și domnul Grant pentru nave. Și e superb!

Perioada petrecută în Martinica se numără printre cele mai deprimante din viața mea. Nicio veste de la Cape Town. Nimic de la Saint Lucia, în ciuda telegramei trimise acolo. Nervozitatea îmi sporește zi de zi, devenind neliniște, anxietate.

La capătul unei săptămâni expediez o nouă telegramă lui Joyce, precum și o scrisoare uneia din cele mai bune prietene ale ei, insistând să capăt vești. Niciun răspuns. Ce se întâmplă?

Să fi apucat Joyce să părăsească Cape Town-ul? Dar atunci mi-ar fi telegrafiat la Saint Lucia și mesajul mi-ar fi fost retransmis. Ce să fie? O fi renunțat? Puțin probabil. Pentru mine, esențial era să știu pe ce picior să dansez; odată aflat, unitatea Navă-Om își va regăsi, în sfârșit echilibrul…

Marie-Thérèse II fusese urcată pe slip, când de la Cape Town mi-a parvenit o scrisoare trimisă de prietena lui Joyce. Ea mă informă că viitoarea mea coechipieră se îmbarcase pe cargoul *Betwa* exact în ziua plecării mele din Trinidad. Așadar, telegramele noastre s-au încrucișat pe drum!

Aceeași prietenă mă mai încunoștiința că retransmisese personal cargoului *Betwa* textul primei mele telegrame adresate lui Joyce încă la sosirea mea în Martinica[45] și atunci? Aveai de ce să turbezi!

M-am repezit imediat la poștă și i-am expediat lui Joyce un mesaj radio:

„Informează urgent data sosirii și portul.” Răspunsul mi-a parvenit după câteva ore: „Sosesc Trinidad peste patru zile.“

Îndată ce stratul de vopsea submarină a fost aplicat, *Marie-Thérèse II* s-a reintegrat elementului său firesc și pânzele au fost ridicate.

Domnul Grant nici n-a vrut să audă de plată pentru locația căruciorului de halaj:

— Păstrează-ți banii Bernard, vei avea mai multă nevoie de ei decât mine. Și fii mai calm... Mă neliniștește faptul că tocmai în ziua plecării ești atât de nervos.

Așa e. Trebuia să fiu calm, dar totodată era esențial să ajung cât mai grabnic la Trinidad pentru ca Joyce, neavând cauțiunea depusă, risca să nu primească autorizația de a mă aștepta pe uscat după ce *Betwa,* terminând descărcatul, ar fi părăsit portul.

Aveam la dispoziție patru zile ca să ajung folosind doar pânzele, fără motor auxiliar. Or, era suficient ca un blestem să mă lase fără briză în șenalul care desparte Grenada de Trinidad pentru că afurisitul de curent să-mi joace cele mai oribile feste. De regulă, dacă vântul e slab, un velier mic fără motor auxiliar, se oprește la Grenada și așteaptă o briză favorabilă ca să atace cele 80 de mile ale trecătorii. S-a întâmplat nu o dată ca mici veliere să se trezească în fața coastelor lipsite de vânturi ale

[45] Am aflat ulterior că Ruth transmisese la Saint Lucia telegrama expediată de Joyce la Trinidad in ziua plecării sale. Telegrama, ca și toate scrisorile, mele expediate post-restant, s-au înmormântat la Saint Lucia. (N.A.)

Venezuelei numai și numai pentru că n-au respectat această regulă a prudenței.

Către sfârșitul după-amiezii, Stânca Diamantului (la sud-est de Martinica) e lăsată la babord. Vânt de tăria 3 suflând din est. *Marie-Thérèse II* trasează prin noapte un siaj bun și curând văd sclipind farul de la Port-Castrie (pe Saint Lucia). N-am închis ochii de ieri din pricina nenumăraților țânțari care mi-au invadat cabina în timpul nopții petrecute de navă pe uscat.

În zori, Port-Castrie rămâne în urmă: *Marie-Thérèse II* lunecă pe lângă coasta vestică a insulei, dar ajunși în sudul ei ne trezim fără vânt.

Șenalul următor e atacat la asfințit. Am derivat mult spre vest: vânt slab, curent puternic. Abia la căderea nopții vântul se mai intensifică, dinspre, est, cu tăria 3-4. Reiau capul, strângând vântul.

Pe coasta nordică a insulei următoare, Saint-Vincent, nu există far. Deci, o a treia noapte albă în perspectivă. Cam neserioasă toată povestea asta…

Mă întreb dacă soluția cea mai rezonabilă n-ar fi să las ancora să cadă la Grenada unde voi ajunge mâine scara sau poimâine dimineața… firește, dacă zeii îmi vor ocroti călătoria. De acolo i-aș putea expedia o radiogramă lui Joyce, invitând-o să vină și i-aș telefona domnului Agostini, șeful Serviciului de Imigrare din Trinidad, explicându-i cazul și rugându-l să aibă amabilitatea să faciliteze demersurile viitoarei mele coechipiere. Sunt convins că va însărcina pe unul din subalternii săi s-o conducă pe Joyce în portul goeletelor și să se asigure că și-a găsit loc pe una din ele.

Voi reflecta la toate acestea când se va lumina de ziuă, dar decizia mea va fi condiționată în primul rând de forța și direcția vântului în momentul în care Grenada se va profila pe linia orizontului.

Până atunci însă, crăp de somn. Mă simt înfrigurat, în pofida dulcеții acestei nopți tropicale. Pesemne, din pricina tracasărilor avute în ultimele zile, n-am mâncat îndeajuns de substanțial. Ridicol!

Către zece seara cerul se acoperă. Rafalele de ploaie se succed în noapte. Nimic amenințător însă, așa că e inutil să

reduc din velatură. De altfel, mi-ar fi cu neputință. Bezna e totală.

Cafea și iarăși cafea ca să pot lupta cu somnul. Ah! de ce n-am vrut niciodată să țin în farmacia de bord un tub cu pastile energizante?

Până la urmă, fac o ultimă reglare a cârmei automate, filez un pic scotele și întorc soneria ceasului-deșteptător.

Dacă adorm, el mă va trezi din jumătate, în jumătate de oră. Doamne, cât mi-e de somn !

La unu, marea continuă să rămână pustie. E și normal, dat fiind curentul pe care l-am întâlnit în acest șenal la traversarea precedentă. Probabil suntem la vreo zece mile de Saint-Vincent, dacă e să mă iau după natura valurilor pe care le spintecă *Marie-Thérèse II.*

Ploaia s-a potolit, dar cerul rămâne înnorat. Bezna e de nepătruns. Nu se poate distinge nimic… Absolut nimic!

Cât timp am dormit? N-aș putea spune… Mai puțin de o oră. În orice caz, dar mai mult de jumătate, pentru că soneria n-a izbutit să mă trezească.

Era aproape două dimineața când am țâșnit pe punte, am smuls micul „U” de alamă, care slujea la blocarea timonei și am încercat să pun nava în pană.

O a doua izbitură a zgâlțâit cocă, apoi încă una, însoțită de cumplita scrâșnitură a lemnului torturat: în echilibru pe o stâncă, *Marie-Thérèse II* și-a văzut puntea și cabina măturate de un talaz.

Smulsă din garniturile ei metalice, cârma sălta pe apă. Reținută de cablurile de oțel care o legau de roată timonei.

Totul se petrecuse în câteva secunde.

Un al treilea val a culcat nava cu puntea în apă, împingându-ne apoi spre țărm. Săriserăm peste un banc de stânci, drept în fața coastei.

Mă cramponasem de catargul mare, la baza căruia erau amarate ancora, lanțul și parâma de nailon, totul pregătit pentru fundarisire. După o clipă, ancora zbura peste bord, în timp ce *Marie-Thérèse II*, de-acum în apă adâncă, se îndrepta irevocabil spre linia spumegândă formată de valurile ce băteau țărmul, la vreo douăzeci de metri mai încolo.

Din pricina fundului stâncos ancora nu acroșase. Oricum, era prea târziu, schimbarea de direcție nu s-ar fi putut produce în siguranță atât de aproape de acest țărm ai cărui pereți de piatră cad brusc în mare până la douăzeci de metri adâncime.

Era sfârșitul. Nemernica mea piele va scăpa și de astă dată demnă, căci păduchii au viață lungă. Dar pentru nava mea, nevinovată, clopotele de îngropăciune porniseră să sune, orchestrate și ritmate de cumplitele izbituri ce bubuiau în cocă ei, azvârlită, azvârlită întruna pe bolovani.

Fiecare impact al carenei de stâncă îmi zdrobea și mie inima, îmi sfâșia măruntaiele. Înțepenisem, năuc, agățat de catarg, strângând în brațe, pentru ultima oară, ceea ce fusese nava mea. Cea mai frumoasă navă din lume.

Și-n timp ce aprigele talazuri, rostogolindu-se peste *Marie-Thérèse II* o acopereau cu un zăbranic alb de spumă, țesut cu paiete fosforescente, o rugă dementă s-a înălțat în noaptea plânsa de alizeu:

O, zei, fie ca unul din valurile stârnite de voi să smulgă ticălosul meu trup de lângă acest catarg și să-l azvârle pe stânci, între carenă și pietroaiele ce-o sfarmă, ca astfel să fie plătită moartea vasului meu!

GLOSAR

Afurcare – Ancorarea unei nave cu două ancore.

Aliură – Unghiul dintre axul longitudinal al velierului și direcția

din care bate vântul.

Amarare – Operațiune prin care se fixează obiectele de la bord prin legare sau așezare.

Ambardee – Abaterea navei din drum, în marș, prin salturi laterale bruște și necontrolabile ale provei, datorită șocurilor valurilor asupra cârmei, sau a rafalelor de vânt.

Ancorot – Ancoră de dimensiuni mai mici.

Arboradă – Totalitatea arborilor (catargelor) și vergilor unei nave.

Arbore port elice, – Axul de care se fixează elicea și care transmite acesteia mișcarea de rotație a motorului.

Ardent – A fi ardent: a se abate în direcția din care bate vântul. A veni cu prova în vânt. Termenul se folosește la navele cu vele care prin construcție sau dispunerea velaturii au această tendință, independent de manevra cârmei sau a velelor.

Artimon – Ultimul catarg spre pupa navei.

Avizou – Navă de mic tonaj folosită la ținerea legăturii (corespondență, ordine) între navele unei flote, sau pentru supravegherea unor zone maritime.

Azimut – Unghiul format, între direcția cardinală nord și direcția la un obiect sau reper de navigație etc.

Baba – Piesă din material greu (fier, fontă, beton armat.) de formă cilindrică fixată solid la cheu pentru legarea navelor.

Babord – Partea stângă a navei când se privește spre prova.

Balansină – Parâmă care susține elementele arboradei (catarge, vergi) și amortizează balansul acestora.

Balenieră – Ambarcație cu calități manevriere destinată vânătorii de balene și altor servicii curente.

Balizaj – Ansamblul semnalelor care marchează drumul ce trebuie urmat de nave în anumite zone expuse pericolelor de navigație.

Bandă – „Echea bandă sub vânt“: comandă ce se dă timonierului pentru a roti echea la maximum sub vânt.

Banda – A banda: a se înclina într-un bord sau altul sub acțiunea valurilor, a vântului sau a unor greutăți deplasate.

Batură – Șanț, săpat pe ambele laturi ale chilei, etravei și etamboului la navele din lemn, în care se îmbină coastele și filele bordajului exterior.

Berbec – Val cu creastă care se sparge cu spumă.

Bintă – Piesă de metal fixată de puntea navei sau la cheu, formată dintr-o coloană și o traversă sudată deasupra coloanei și care servește la legarea navei acostate.

Bompres – Arbore de dimensiuni reduse fixat la prova velierelor în poziție orizontală sau puțin înclinată. La acest arbore se leagă straiurile pe care sunt învergate velele numite focuri.

Bord liber – Distanța măsurată pe verticală între puntea principală și suprafața apei.

Bordaj în diagonală – Bordajul ale cărui file sau fâșii se montează în două sau mai multe straturi, în diagonală, oferind o mare rezistență corpului navei.

Bordaj împănat – Bordajul la care se împănează cu calafat spațiile dintre file și uneori se adaugă, după călăfătuire, fâșii din lemn tare (pin, mahon, etc.).

Boțman – Șef de echipaj sau nostrom: marinar de punte cu practică îndelungata care are în primire materialele de punte și care conduce activitatea echipajului.

Braț – Unitate de măsură egală cu 1,85 m.

Brațare – Operațiunea de orientare a unei vergi pentru a obține poziția cea mai favorabilă a velelor față de direcția vântului.

Bulmea – Perete despărțitor în magaziile unei nave care separă între ele diferitele categorii de mărfuri sau întărește elementele din structura de rezistență a navei.

Butuc – Piesă care face legătura între două părți ale unui catarg la velierele mari, la care arborii sunt formați din două sau trei tronsoane.

Cablu – Unitate de lungime egală cu 185,2 m.

Culă de carenaj – Platformă înclinată amenajată într-un port și dotată cu instalații pentru urcarea și fixarea navelor de un anumit tonaj, în vederea reparațiilor sau curățirea carenei.

Calafat – Câlți îmbibați cu smoală sau gudron cu care se etanșează zonele dintre filele bordajului sau ale punții.

Capă – Poziția pe care o ia o navă cu vele, în raport cu vântul când acesta este prea puternic, reducându-se velatura pentru a suporta mai ușor efectul valurilor.

Carenă – Partea corpului unei nave aflată sub linia de plutire.

Carenaj – Operațiunea de curățire sau de reparare a carenei unei nave.

Carlingă – Grindă în structura longitudinală a fundului navei, care mărește rezistența osaturii.

Catamaran – Ambarcație cu vele construită din două corpuri (flotoare), cuplate.

Cărucior – Platformă pe roți cu care se deplasează o ambarcație aflată pe doc sau pe cală.

Centru de derivă – Punctul în care se aplică forța de rezistență la derivă a navei.

Chilă – Grindă longitudinală continuă instalată pe fundul navei, de la prova, unde se îmbină cu etrava, și până la pupa, unde se îmbină cu etamboul.

Cockpit – Spațiu deschis la pupa unei nave mici, amenajat pentru folosința echipajului.

Compas – Aparat care indică direcția de referință față de care se calculează și se menține drumul unei nave.

Compensată – Cârma compensată: cârma la care axul nu este la extremitatea penei, ci în interiorul acesteia, formând două suprafețe aflate într-un anumit raport.

Copastie – Bordură montată la partea superioară a parapetului sau a balustradei care împrejmuiește puntea navei.

Corp mort – Greutate instalată pe fundul apei, cu geamandură la care se leagă navele în rade sau pe fluvii.

Cuter – Ambarcație cu vele de 6 – 12 m lungime, pentru sport, turism sau pescuit lângă coastă.

Dană – Porțiune din cheu amenajată pentru acostarea navelor.

Deferlare – Ruperea și căderea crestei valurilor care înaintează pe fund mic.

Derivor – Placă verticală fixă sau mobilă montată sub chilă cu scopul de a mări stabilitatea ambarcației.

Dreaptă de înălțime – Linie dreaptă rezultată din calculul astronomic al poziției unei nave. Prin trasarea pe hartă a două sau mai multor drepte de înălțime, poziția navei se află la intersecția acestor drepte.

A dubla – A trece cu nava în dreptul unui reper de navigație sau obiect de la uscat, menținând drumul avut.

Eche – Bară orizontală fixată de axul cârmei, care permite

manevrarea acesteia.

Efemeride – Tabele ce conțin datele necesare pentru navigație ale tuturor aștrilor importanți și planetelor pentru fiecare zi și oră din timpul unui an.

Etambou – Piesa rezistentă așezată la extremitatea pupa, la care se îmbină elementele constructive ale fundului și ale bordurilor.

Etravă – Piesă de mare rezistența la extremitatea prova.

Fardaj – Materiale care au scopul să separe categoriile de mărfuri din magaziile navelor, sau să le izoleze de contactul cu bordajul și să permită ventilarea spațiilor.

Filă – Fâșie de metal sau de lemn care se aplică pe osatură navei și formează învelișul exterior al acesteia (bordaj, fund, punte, etc).

A fila – A da drumul unei parâme, saule, lanț în mod treptat și ușor.

Filieră – Vergea sau cablu fixat de-a lungul vergilor de care se prind velele.

Foc – Velă triunghiulară care se ridică la prova pe straiurile bompresului.

Foc Genovez – Foc cu suprafață mai mare care poate fi folosit în cazul vânturilor slabe.

Fungă – Parâma pentru manevra de ridicare și coborâre a velelor sau vergilor.

Galbord – Porțiune de bordaj ale cărei file sunt situate pe fundul navei, de o parte și de alta a chilei.

Gheretă – Construcție ușoară deasupra unui tambuchi, cu ușă și scară de acces sub punte.

Ghiu – Bară articulată în poziție orizontală la baza unui catarg care poartă o velă aurică.

Gisment – Unghiul format de axul longitudinal al navei cu originea în prova și cu direcția la un obiect de pe mare sau uscat.

Godie – Ramă (vâslă) lungă așezată la pupa unei ambarcații, cu rolul de propulsie și cârmă.

Goeletă – Navă cu vele aurice și două sau mai multe catarge. Se folosește pentru transport în apropierea coaste lor și pescuit.

Grandee – Parâmă cusută pe marginile unei vele pentru a o întări.

Greement – Totalitatea parâmelor care servesc la manevrarea sau la fixarea catargelor, vergilor și velelor.

Gren – Vijelie iscată brusc, însoțită uneori de ploaie sau zăpadă.

Gurnă – Partea din bordajul inferior, rotunjită, care face trecerea de la fundul orizontal la partea verticală a bordajului.

Halaj – Manevrarea unei nave de pe uscat, cu ajutorul parâmelor.

Hulă – Mișcarea ondulatorie a suprafeței mării, fără spargerea valurilor.

Înălțime meridiană – înălțimea unui astru deasupra orizontului, în momentul când astrul trece prin meridianul locului observatorului.

Joncă – Ambarcație mică din lemn cu fundul plat, folosită din timpuri străvechi în zonele de vest ale Oceanului Pacific, propulsata cu vele, având două până la cinci catarge.

Ketch – Cuter cu velă trapezoidală la arborele din pupa care este plasat în fața timonei și al cărui ghiu iese în afara bordului.

Largă (mare) – Zonă în care, nu se vede uscatul, caracterizată prin adâncimi mari și navigație liberă pentru navele oricărui stat.

Largă (briză) – Briza marină care bate în timpul zilei din spre mare spre uscat, cu viteză de cca 4—6 m pe secundă.

Loch – Aparat cu care se măsoară viteza și distanța parcursă de navă.

Marangoz – Dulgher specializat în toate operațiunile legate de construcția unei nave de lemn, de la desenarea planurilor, la construcția efectivă a navei și a tuturor obiectelor aferente (cale de lansare, schele etc.).

Maree – Mișcare de ridicare și coborâre a nivelului apei mărilor sub influența forțelor de atracție combinate ale lunii și soarelui. Perioada de ridicare se numește flux, cea de coborâre, reflux.

Moale – O navă moale: o navă care are tendința de a veni cu prova sub vânt (opusul navei ardente).

Măr – Piesă din vârful catargului de formă sferică prevăzută cu deschideri prin care trec saulele ce ridică și coboară pavilioanele.

Mură – Parâma care întinde și fixează colțul inferior din vânt al unei vele.

Operă vie – Partea corpului unei nave situată sub linia de

plutire, (carenă).

Pană – Poziție în care o navă cu vele nu mai înaintează. Velele sunt astfel orientate, încât efectul vântului asupra lor se anulează.

Parâmă – Frânghie sau cablu de diferite grosimi care servește la bordul navelor la efectuarea operațiunilor diverse cum ar fi: legarea navelor la cheu, manevra instalațiilor de ridicare și coborâre, manevra vergilor, velelor etc.

Pescaj – Distanța măsurată pe verticală intre linia de plutire și chila navei: variază în funcție de încărcarea navei.

Pirogă – Ambarcație din piele sau lemn folosită pentru pescuit în Oceanul Pacific, propulsată cu vele sau rame.

Pontili – Elemente de sprijin formate din coloane sau piloni verticali care suportă o punte, sau din grinzi de lemn care fixează o ambarcație pe cală, pe cavaleți. Etc.

Punct – A face punctul: a determina prin procedee diferite locul pe mare în care se află o navă la un moment dat.

Punct astronomic – Punctul navei determinat prin calcule bazate pe observații la aștri.

Punct estimat – Punctul navei determinai pe baza vitezei de deplasare și a drumului urmat de navă.

Regată – Concurs de ambarcații cu rame sau vele.

Resacă – Agitația produsă de întoarcerea violentă a valurilor care au lovit un obstacol oarecare.

Ruf – Construcție înălțată pe puntea superioară destinată cabinelor echipajului și încăperilor amenajate pentru conducerea navigației.

Ruliu – Mișcare de balans a navei în jurul axei sale longitudinale.

Safran – Partea din suprafața cârmei care este scufundată în apă.

Sapan – Parâmă sau lanț cu cârlig cu care se manevrează mărfurile strânse sub formă de balot.

Sart – Parâmă sau cablu care susține un catarg în părțile laterale (în borduri).

Saulă – Parâmă de grosime până la 2 cm folosită la manevra velelor, pavilioanelor etc.

Scară de bord – Scară destinată intrării și ieșirii persoanelor la

și de la bordul unei nave.

Scaun de chilă – Suport din lemn, fontă sau beton montat pe doc sau cală pentru a rezema chila unei nave.

Scotă – Parâmă cu care se manevrează colțul de jos al unei vele, pentru a o orienta în poziție favorabilă față de vânt.

Sextant – Instrument cu care se măsoară unghiuri verticale și orizontale.

Siaj – Urma trecătoare pe care o navă în mers o lasă pe suprafața apei.

Skipper – Comandantul unei ambarcații.

Slip – Plan înclinat pe care se ridică ambarcațiile la uscat pentru reparații.

Slup — Ambarcație eu un catarg și două vele (o randă și un foc)

Sparge-val – Parapet în formă de unghi construit la prova, care dirijează în borduri apa ce trece peste punte.

Strai – Parâma care susține un catarg în planul longitudinal al navei, spre prova și spre pupa.

Stringher – Grindă din structura longitudinală a navei.

Subarbă – Parâma ce susține bompresul.

Suspensie cardanică – Dispozitiv format din două cercuri concentrice, articulate astfel încât să asigure busolei sau cronometrului poziția orizontală, indiferent de înclinarea navei.

Școndru – Stâlp din lemn utilizat la construirea catargelor, vergilor, tangoanolor, etc.

Tachet – Piesă în formă de „T“ fixată pe punte sau pe catarge și la care se leagă diferite manevre.

Tambuchi – Deschidere pe punte care permite accesul în spațiile de sub punte.

Tangon – Bară de lemn sau tub metalic, fixat cu un capăt la bord, iar celălalt liber, putând fi rotit în afara bordului, la care se leagă bărcile când nava este la ancoră sau acos tată. De asemenea poate fi întrebuințat la întinderea și manevrarea unor vele.

Terțarolă – Porțiune din suprafața unei vele ce se înfășoară, astfel încât să se reducă suprafața velei respective pe timp de furtună.

Timonă – Roată cu ajutorul căreia se manevrează cârma.

Timonier șef – Marinar specializat în manevra cârmei, semnalizări cu pavilioanele și măsurarea adâncimilor.

Travers – Se spune despre un obiect (far, dig, navă etc.) că este la travers față de o navă în mers, atunci când acest obiect se află pe o direcție perpendiculară față de axul longitudinal al navei.

Tribord – Partea clin dreapta a navei, când se privește spre prova.

Val de însoțire prova – Val formal în prova navei, simetrie în ambele borduri, ca urmare a presiunii exercitate de înaintarea navei.

Varangă – Cadru din metal de diferite forme și secțiuni care asigură rigiditatea în plan transversal și face legătura între coaste, chilă, carlingi și bordaj.

Velă aurică – Velă de formă trapezoidală neregulată.

Velă bermudiană -- Velă de formă triunghiulară înaltă.

Velă trinchetin – Velă triunghiulară plasată între foc și vela mare.

Vinci – Tambur cu ax orizontal și mecanism de punere în mișcare manual, mecanic sau electric, pentru a trage sau a fila parâme și lanțuri la manevre de forță.

Vânt – A prinde vântul: a manevra velierul pentru a obține efectul vântului în vele.

Vânt contrar – vânt care bate din direcția opusă drumului navei.

Vânt larg – Vânt care bate dintr-un sector de 30 grade înapoia traversului.

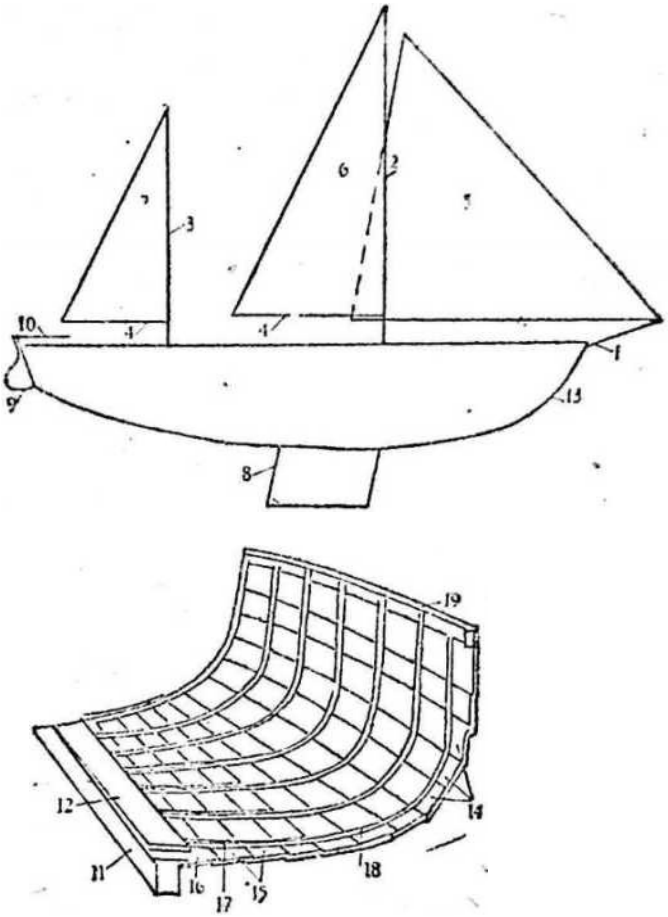
Vânt mare larg – vânt care bate dintr-un sector cuprins intre 30 și 60 de grade înapoia traversului.

Vânt de pupă – vânt care bate din pupa dintr-un sector de 11 grade în fiecare bord.

Vânt strâns – Vânt care bate dintr-un sector de 30 grade înaintea traversului.

Vânt de travers – Vânt care bate pe o direcție perpendiculară față de axul longitudinal al navei.

Voltă – Manevră prin care un velier își schimbă aliura și înaintează cu vânt din prova. Marșul în aceste condiții se face prin volte succesive (zigzagare).



1. Bompres. 2. Arbore trinchet. 3. Arbore artimon. 4. Ghiu. 5. Foc.

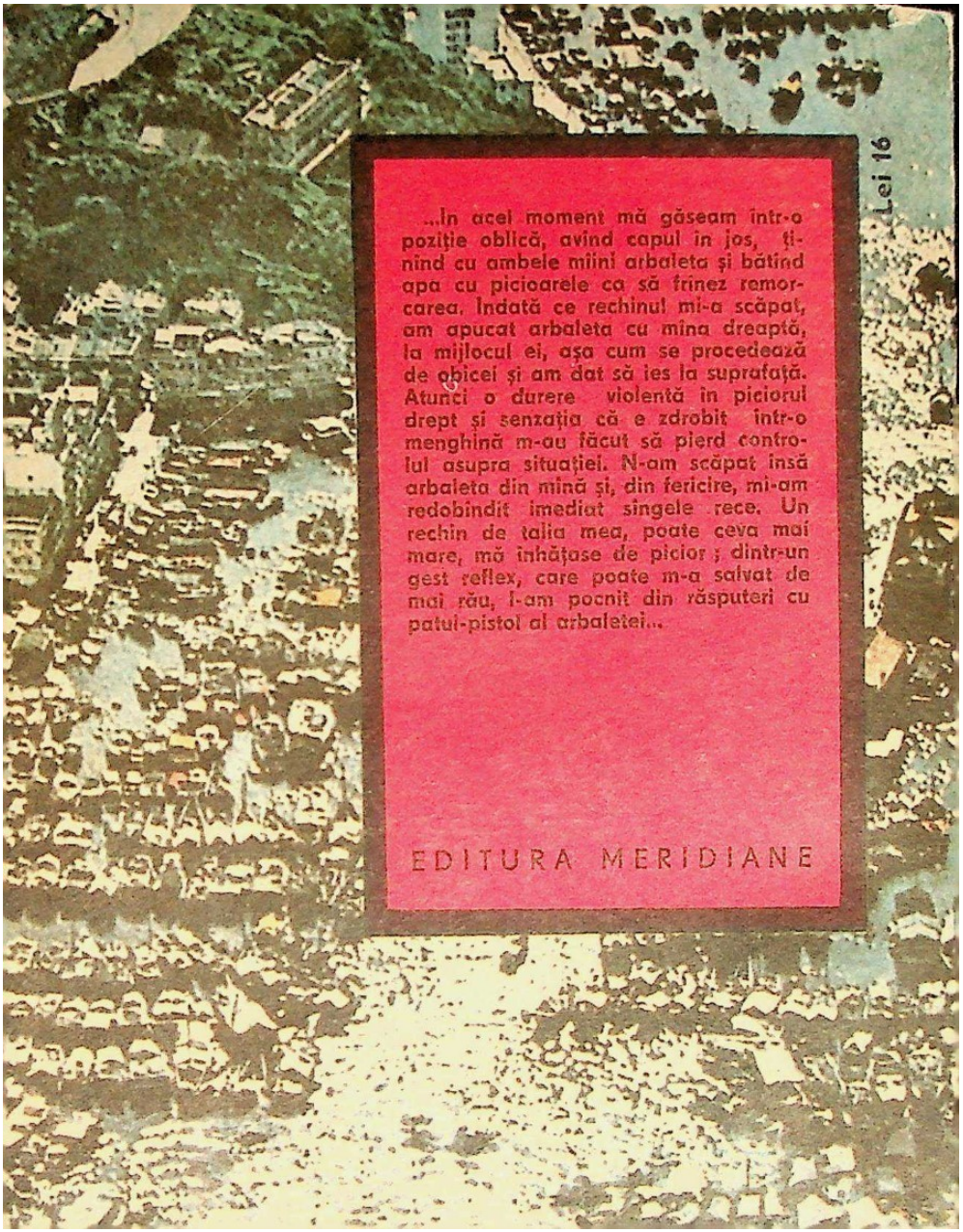
6. Trinchetin. 7. Vela artimonului. 8. Derivor. 9. Safran. 10. Eche

11. Chilă. 12. Carlingă. 13. Etravă. 14. File de bordaj. 15. File de fund. 16. File de galbord. 17. Varange. 18. Coaste. 19. Copastie.

CUPRINS

I În Oceanul Indian 2
II Insula prieteniei 10
III Între Insula Mauritius și Durban: 1550 mile 29

IV O escală de un an la Durban. Marangoz și specialist în călăfătuire sub apă 37
V De la Durban la Cape Town: 17 zile pe mare– 13 zile de timp urât 77
VI Nouă luni de escală la Cape Town 98
VII Cape Town – Sfânta Elena: 1740 mile 134
VIII Pe insula Sfânta Elena... 146
IX Sfânta Elena – Ascension: 700 mile. 167
X Insula Ascension: O escală pe lună 177
XI Ascension – Fernando Noroña: O regată de 1160 mile 193
XII Fernando-Noroña 205
XIII Către Antile. 221
XIV Trinidad. 234
XV Trinidad – Martinica: 250 mile 238
XVI În Marea Antilelor 242
Glosar 247



...In acel moment mă găseam într-o poziție oblică, având capul în jos, ținând cu ambele mîini arbaleta și bătînd apa cu picioarele ca să frînez remorcarea. Îndată ce rechinul mi-a scăpat, am apucat arbaleta cu mîna dreaptă, la mijlocul ei, așa cum se procedează de obicei și am dat să ies la suprafață. Atunci o durere violentă în piciorul drept și senzația că e zdrobit într-o menghină m-au făcut să pierd controlul asupra situației. N-am scăpat însă arbaleta din mînă și, din fericire, mi-am redobîndit imediat sîngele rece. Un rechin de talia mea, poate ceva mai mare, mă înhățase de picior ; dintr-un gest reflex, care poate m-a salvat de mai rău, i-am pocnit din răsputeri cu patul-pistol al arbaletei...

EDITURA MERIDIANE

Lei 16